

Mattern, Stefanie

Book Part

Bundesstraße 26n

Provided in Cooperation with:

ARL – Akademie für Raumentwicklung in der Leibniz-Gemeinschaft

Suggested Citation: Mattern, Stefanie (2019) : Bundesstraße 26n, In: Panebianco, Stefano Reitzig, Frank Domhardt, Hans-Jörg Vallée, Dirk (Ed.): Raumordnungsverfahren: Grundlagen, Beispiele, Empfehlungen, ISBN 978-3-88838-419-6, Verlag der ARL - Akademie für Raumforschung und Landesplanung, Hannover, pp. 77-87,
<https://nbn-resolving.de/urn:nbn:de:0156-4196075>

This Version is available at:

<https://hdl.handle.net/10419/196249>

Standard-Nutzungsbedingungen:

Die Dokumente auf EconStor dürfen zu eigenen wissenschaftlichen Zwecken und zum Privatgebrauch gespeichert und kopiert werden.

Sie dürfen die Dokumente nicht für öffentliche oder kommerzielle Zwecke vervielfältigen, öffentlich ausstellen, öffentlich zugänglich machen, vertreiben oder anderweitig nutzen.

Sofern die Verfasser die Dokumente unter Open-Content-Lizenzen (insbesondere CC-Lizenzen) zur Verfügung gestellt haben sollten, gelten abweichend von diesen Nutzungsbedingungen die in der dort genannten Lizenz gewährten Nutzungsrechte.

Terms of use:

Documents in EconStor may be saved and copied for your personal and scholarly purposes.

You are not to copy documents for public or commercial purposes, to exhibit the documents publicly, to make them publicly available on the internet, or to distribute or otherwise use the documents in public.

If the documents have been made available under an Open Content Licence (especially Creative Commons Licences), you may exercise further usage rights as specified in the indicated licence.



<http://creativecommons.org/licenses/by-nd/3.0/de/>

Mattern, Stefanie:

Bundesstraße 26n

urn:nbn:de:0156-4196075



CC-Lizenz: BY-ND 3.0 Deutschland

S. 77 bis 87

Aus:

Panebianco, Stefano; Reitzig, Frank; Domhardt, Hans-Jörg; Vallée, Dirk (Hrsg.):

Raumordnungsverfahren. Grundlagen, Beispiele, Empfehlungen

Hannover 2019

Arbeitsberichte der ARL 25

Stefanie Mattern

BUNDESSTRASSE 26N

Gliederung

- 1 Steckbrief des Verfahrens
 - 2 Vorhaben und Vorhabenträger
 - 3 Untersuchte Varianten
 - 4 Wesentliche Raumnutzungskonflikte
 - 5 Wesentliche Inhalte der landesplanerischen Beurteilung – Maßgaben
 - 6 Im Raumordnungsverfahren entwickelte Optimierungsvorschläge
 - 7 Besonderheiten im Verfahrensablauf
 - 7.1 Förmliche raumordnerische Umweltverträglichkeitsprüfung
 - 7.2 Bürgergespräch
 - 8 Reflexion des Raumordnungsverfahrens
 - 9 Ausblick auf die Vorhabenrealisierung
- Literatur

Kurzfassung

Mit der vierstreifigen Bundesstraße 26n (B26n) soll ein wichtiger Lückenschluss im großräumigen Fernstraßennetz bei Würzburg, eine Entlastung hoch belasteter Ortsdurchfahrten und eine bessere Erschließung des Landkreises Main-Spessart erreicht werden. Für die aber auch heftig umstrittene B26n wurde im ROV 2011, abweichend von der bayerischen Verwaltungspraxis, die förmliche UVP durchgeführt und erstmalig ein Bürgergespräch ins Beteiligungsverfahren eingebunden. Im Ergebnis ist die B26n nur unter einer Vielzahl an Maßgaben raumverträglich. Verknüpft ist diese Feststellung mit dem Prüfauftrag einer im Querschnitt reduzierten Ausbauvariante, die sich über den geltenden Bedarfsplan hinwegsetzt. Mit der Aufnahme der landesplanerisch geforderten einbahnig-zwei-/dreistreifige Ausführung im Bedarfsplan 2030 bestätigt sich, dass so die wesentlichen verkehrlichen, raumstrukturellen und umweltverträglichsten Ziele erreicht werden können. Gegenwärtig wird das Linienbestimmungsverfahren vorbereitet.

Schlüsselwörter

Bundesstraßenneubau – Varianten – förmliche Umweltverträglichkeitsprüfung – Bürgergespräch – raumordnerische Maßgaben – reduzierte Ausbauvariante

Bundesstraße 26n

Abstract

The four-lane federal road B26n is intended to close an important gap in the large-scale long-distance road network around Würzburg, reduce traffic on severely congested through-roads and improve road connections to the Main-Spessart district. The development of the B26n is very controversial. In 2011 the formal environmental

impact assessment was carried out as part of the spatial planning procedure, deviating from normal practice in Bavaria, and a public discussion was integrated into participation procedures for the first time. The results show that the B26n is only spatially compatible and environmentally acceptable under a number of conditions. This finding is linked to the mandate to assess a scaled-down development option with a reduced cross-section, which overrides the valid requirements plan. The adoption of the single-/two-/three-lane version, as stipulated by state planning, in the 2030 requirements plan confirms that the most important traffic, spatial-structural and environmental goals can be achieved in this way. The routing determination procedure is currently in preparation.

Keywords

Rebuilding federal roads – variants – formal Environmental Impact Assessment – public discussion – spatial planning stipulations – scaled-down development option

1 Steckbrief des Verfahrens

Die geplante B26n im Norden Würzburgs gehört zu den größten bayerischen Neubauplanungen. Diese autobahnähnliche Bundesstraße soll die Autobahnen A7, A70 und A71 am Autobahnkreuz Schweinfurt/Werneck mit der Autobahn A3 westlich von Würzburg verbinden.

Die Regierung von Unterfranken, höhere Landesplanungsbehörde, hat im Februar 2011 hierfür das Raumordnungsverfahren (ROV) eingeleitet und Ende 2011 mit dem Ergebnis abgeschlossen, dass der Neubau der B26n nur unter Berücksichtigung einer Vielzahl von Maßgaben den Erfordernissen der Raumordnung entspricht. Dieses ROV umfasste im Besonderen – abweichend von der bayerischen Verwaltungspraxis – die förmliche Umweltverträglichkeitsprüfung und ein dem Beteiligungsverfahren nachgeführtes Bürgergespräch.

2 Vorhaben und Vorhabenträger

Der Vorhabenträger – die Bundesrepublik Deutschland sowie der Freistaat Bayern, vertreten durch das Staatliche Bauamt Würzburg – plant den Neubau einer zweibahnig-vierstreifigen Bundesstraße im nordwestlichen Verdichtungsraum Würzburg. Diese leistungsfähige, ortsdurchfahrtsfreie Straße durch die Landkreise Main-Spessart und Würzburg sieht eine Länge von ca. 50km mit zehn Anschlussstellen vor und umfasst zudem je einen Zubringer von Lohr a.Main (17km) und von Karlstadt (4km).

Mit dem Vorhaben wird eine Verbesserung des überregionalen Verkehrs angestrebt, indem der Lückenschluss im großräumigen Fernstraßennetz zwischen der A71 (Erfurt) und der A81 (Stuttgart) zur Entlastung des störanfälligen Autobahnnetzes der A3 und A7 im Großraum Würzburg führen soll. Neben der stärkeren Einbindung der Region Würzburg in das überregionale Straßennetz wird zugleich eine bessere regionale Erschließung vieler Städte und Gemeinden im Landkreis Main-Spessart an

das Autobahnnetz angestrebt. Zudem soll die hohe Belastung vieler Ortsdurchfahrten, v.a. im Stadtgebiet Würzburg („Abkürzungsverkehr“) und in Gemeinden des Werntals, verringert werden (Reg UFr. 2011: 21).

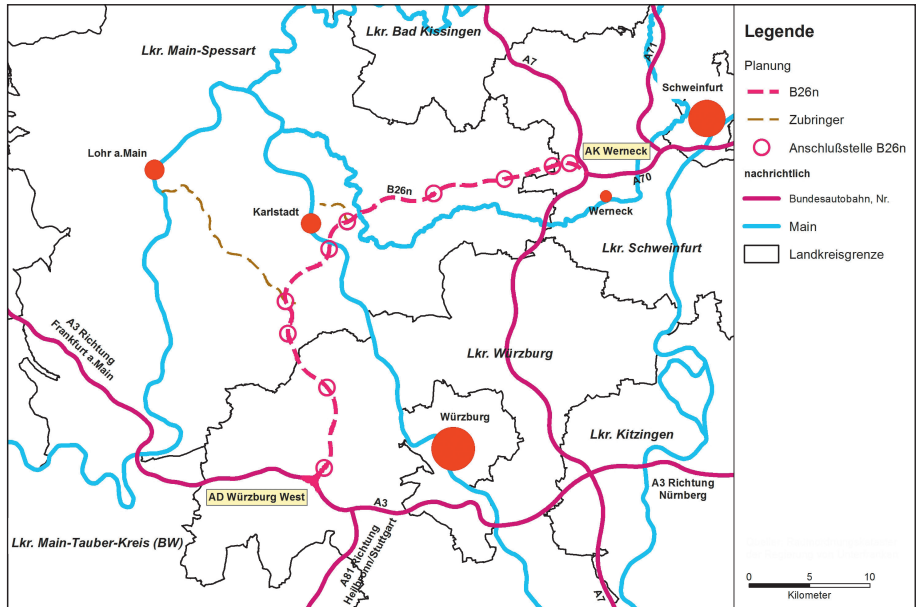


Abb. 1: Übersicht der Raumordnungslinie der Bundesstraße 26n / Quelle: Raumordnungskataster der Regierung von Unterfranken 2015

Das Vorhaben ist im geltenden Bedarfsplan für Bundesfernstraßen enthalten, dieser sieht es jedoch in zwei Abschnitten mit unterschiedlicher Priorität vor. Der nördliche Abschnitt „Karlstadt – Autobahndreieck Werneck (A7)“ ist im vordringlichen Bedarf, der südliche Abschnitt „Autobahndreieck Würzburg/West (A3) – Karlstadt“ dagegen im weiteren Bedarf des Bedarfsplans eingestuft (BMVBW 2004; FStrAbÄndG 2004; Anl. zu § 1 Abs. 1 Satz 2 FStrABÄndG). Des Weiteren wurde der Zubringer Lohr a. Main in die 2. Dringlichkeit des 7. Staatsstraßenausbauplans aufgenommen (StMI 2011).

Der Aufnahme in den Bundesverkehrswegeplan gingen eine Verkehrsuntersuchung und Machbarkeitsstudie (2001) voraus. Die B26n ist daraufhin im damaligen Landesentwicklungsprogramm (LEP) Bayern 2006 gemäß B V 1.4.2 Abs. 3, 4. Tiert (StMWIVT 2006: 50) und im Regionalplan der Region Würzburg gemäß BIX 3.2 (RPV Würzburg 2008: 140) als textliches Ziel der Raumordnung festgelegt worden.

Im Oktober 2007 stellte der Vorhabenträger der Landesplanung das Vorhaben erstmalig vor. Die Erforderlichkeit eines ROV ergab sich aus der geltenden einschlägigen Rechtsgrundlage des Bayerischen Landesplanungsgesetzes gem. Art. 21 Abs. 1 Nr. 1

BayLplG¹ (GVBl 2004 I: 521) sowie dem Umstand einer fehlenden zeichnerischen Festlegung im LEP und im Regionalplan und damit fehlender räumlicher Konkretisierung. In der Folge fanden weitere umfängliche Vorarbeiten durch den Vorhabenträger statt (u.a. weitere Verkehrsgutachten und -prognosen von 2007 und 2010, Umweltverträglichkeitsstudie (UVS)). In einem Scoping-Verfahren Anfang 2010 wurden die Raumordnungslinie vorgestellt sowie Untersuchungsraum und -tiefe für das ROV festgelegt. Nach abschließender Vervollständigung der Raumordnungsunterlagen konnte im Februar 2011 das ROV auf Antrag des Staatlichen Bauamtes Würzburg von der höheren Landesplanungsbehörde eingeleitet werden (Reg UFr. 2011: 25).

3 **Untersuchte Varianten**

Im Rahmen der Machbarkeitsstudie wurden die großräumigen Varianten „Korridor Mitte“ sowie „Modifizierte Kombinationslösung Nord und Süd“ durch einen Vergleich von Teilvarianten innerhalb dieser Korridore herausgearbeitet. Diese beiden Varianten wurden seitens des Vorhabenträgers unter Berücksichtigung der verkehrlichen und aller weiteren Belange, insbesondere der Umweltbelange (UVS, FFH-Vorprüfung, Artenschutz), einem Vergleich unterzogen. Im Ergebnis hat der Vorhabenträger der Variante „Korridor Mitte“ den Vorzug eingeräumt und damit den Prüfgegenstand bestimmt, indem er sich entschied, eine Antragslinie ohne Alternativen in das ROV einzubringen. Insoweit war das Verfahren der Trassenauswahl dem ROV vorgeschaltet. Diesem Vorgehen samt seinem Ergebnis stimmte die Landesplanung zu. Die umweltbezogenen Vor- und Nachteile der im Vorfeld geprüften Varianten wurden zudem in den Abwägungsprozess der landesplanerischen Beurteilung eingestellt (§ 6 Abs. 3 Satz 5 UVPG), um die Auswahlgründe für die Raumordnungslinie zu dokumentieren und um deutlich zu machen, dass keine weiteren diskussionswürdigen Varianten existieren (Reg UFr. 2011: 34; 77 ff.).

4 **Wesentliche Raumnutzungskonflikte**

Im ROV galt es zu überprüfen, inwieweit die geplante B26n gemessen am Maßstab der Erfordernisse der Raumordnung raumverträglich ist bzw. mithilfe welcher Maßgaben sie raumverträglich verwirklicht werden kann. Insgesamt standen den beabsichtigten positiven verkehrlichen Auswirkungen der geplanten B26n aufgrund der räumlichen Ausdehnung des Vorhabens und seiner technischen Parameter naturgemäß erhebliche und schwerwiegende Beeinträchtigungen insbesondere der Umweltschutzgüter gegenüber, sowohl im Hinblick auf vorhandene hochwertige Schutzgebiete sowie Arten und Lebensräume als auch bezüglich der Schönheit und großer Bereiche relativer Ungestörtheit der Landschaft (Trockenlebensräume, Fluss- und Auelandschaften von Main und Wern sowie Laub- und Mischwälder) (Reg UFr. 2011: 33).

1 Das Vorhaben fiel in die Novellierung des BayLplG (GVBl 2004: 521), welches seit dem 01.07.2012 als bayerisches Vollgesetz das ROG ablöst (GVBl 2012: 254); gem. Art 24 Abs. 2 Satz 3 BayLplG findet § 16 Absatz 1 UVPG auch weiterhin keine Anwendung.

Im Rahmen des Beteiligungsverfahrens trugen die beteiligten 62 Gebietskörperschaften, 120 Träger öffentlicher Belange sowie die Öffentlichkeit insgesamt in 1.564 Einzelstellungnahmen ihre Bedenken, Forderungen, Anregungen und Hinweise vor. Allein aus der Öffentlichkeit und den gebildeten Initiativen gingen 1.433 überwiegend inhaltsgleiche Sammeleinwendungen und zusätzlich Unterschriftenlisten mit 106.686 Unterzeichnern ein. Von Beginn an wurde das Vorhaben in der Öffentlichkeit sehr kontrovers und größtenteils ablehnend diskutiert, die Notwendigkeit als auch die zugrunde gelegten Verkehrsprognosen wurden infrage gestellt. Da jedoch der Bedarf durch Gesetz und einschlägige Ziele der Raumordnung festgestellt ist, fand dieser Aspekt keine Berücksichtigung im Rahmen des ROV (Reg UFr. 2011: 26 ff.).

Den größten Anteil an den Verfahrensunterlagen hatte die Umweltverträglichkeitsprüfung, welche die Bewertung der raumbezogenen umweltrelevanten Belange der einzelnen Schutzgüter einschließlich ihrer Wechselwirkungen umfasste.

Die höhere Landesplanungsbehörde erfasste und bewertete anhand der umfangreichen Raumordnungsunterlagen sämtliche Belange auf der entsprechenden Maßstabsebene systematisch. Neben den überfachlichen Belangen wurden alle vom Vorhaben betroffenen fachlichen Belange thematisiert, die nicht als umweltrelevante Schutzgüter im Rahmen der UVP abzuhandeln waren. Dazu zählten v.a. die Belange des Verkehrs, des Siedlungswesens, der gewerblichen Wirtschaft wie auch der Freizeit und des Tourismus, der Land- und Forstwirtschaft sowie sonstige raumbedeutsame fachliche Belange und Planungen. Letztere umfassten insbesondere vielzählige Querungen anderer Infrastrukturen sowie kommunale Vorhaben der regenerativen Energiegewinnung durch Photovoltaik und Windkraft als auch Rohstoffsicherungsflächen.

Zur sachgerechten Ermittlung der Raumverträglichkeit war eine bilanzierende Gesamtbetrachtung zwingend, die alle einschlägigen Ziele, Grundsätze und sonstige Erfordernisse der Raumordnung aus allen Bereichen gemeinsam und gleichzeitig in den Blick nahm und das Vorhaben auf dieser Basis bewertete. Dabei standen einzelne Belange zweifellos zahlreich in Konkurrenz zum Vorhaben oder vielfach in sachlicher Konkurrenz zueinander. Zu all diesen betroffenen Belangen enthalten die Ziele und Grundsätze der Raumordnung Vorgaben, wobei die Ziele zu beachten, die Grundsätze zu berücksichtigen sind. Sie bilden gemeinsam ein System, das insgesamt und in der Summe die Entwicklung des Landes sowie der Region unter Beachtung der Erfordernisse der Nachhaltigkeit befördern will. Erst in einer bilanzierenden Bewertung aller Belange in Abwägung unter- und gegeneinander, auch unter den einzelnen Teilaspekten eines Belangs, lässt sich in Interpretation und Auslegung der jeweiligen Ziele und Grundsätze ein abschließendes Urteil über die Raumverträglichkeit des Vorhabens finden (Reg UFr. 2011: 206).

5 Wesentliche Inhalte der landesplanerischen Beurteilung – Maßgaben

Die Bewertung und Abwägung aller Belange ergab, dass dem Vorhaben grundsätzlich keine normativen Vorgaben der Raumordnung entgegenstanden, die dessen Verwirklichung nicht zuließen. Insofern bestätigte dies, dass die gewählte Raumordnungslinie die raumverträglichste Variante blieb, da bereits im frühen Planungsstadium darauf

geachtet wurde, dass ökologisch sensible Bereiche möglichst geschont oder umgangen wurden. Gleichwohl bedingt die Inanspruchnahme von Boden sowie Freiraum in seinen vielfältigen Funktionen als Landschafts-, Erholungs-, Biotop- und Tierlebensraum für den Neubau einer 50km langen Bundesstraße in einem relativ dicht besiedelten und von verschiedensten Ansprüchen überlagerten Kulturräum einen nicht zu vermeidenden Eingriff mit teilweise erheblichen Auswirkungen auf einzelne Umweltbelange. Diese ließen sich in vielen Fällen durch die Beachtung von umfänglichen allgemeinen wie auch detailspezifischen Maßgaben v.a. in Bezug auf die Siedlungsstruktur, die Land- und Forstwirtschaft sowie hinsichtlich anderer Infrastruktureinrichtungen als auch der Schutzgüter Mensch, Pflanzen, Tiere, biologische Vielfalt und Wasser so weit minimieren oder gar vermeiden, dass sie in ihrer Summe nicht zur raumordnerischen Unverträglichkeit des Vorhabens führten.

Ergebnis der landesplanerischen Beurteilung war, dass der Neubau der B26n unter Berücksichtigung einer Vielzahl von Maßgaben den Erfordernissen der Raumordnung entspricht. Mittels der gesetzten Maßgaben konnten auf Ebene der Raumordnung gegenüber der eingebrachten Raumordnungslinie einige Möglichkeiten der Optimierung ermittelt werden. Zudem enthielten die Maßgaben hinsichtlich des Artenschutzes umfänglich Prüfaufträge, Empfehlungen und Vorschläge für das nachfolgende Zulassungsverfahren (Reg UFR. 2011: 11 ff.).

6 Im Raumordnungsverfahren entwickelte Optimierungsvorschläge

Der Bedarfsplan für Bundesfernstraßen sieht vor, in einem ersten Schritt nur den östlichen Abschnitt der B26n zu errichten, der die A7 mit Karlstadt verbindet. Damit stünde für einen mehrjährigen Zeitraum lediglich ein Teil der Verbindungsstraße B26n zwischen den Bundesautobahnen A3 und A7 zur Verfügung. Westlich von Karlstadt, in Richtung der A3, wäre mit einem zum Teil deutlich erhöhten Verkehrsaufkommen auf Landes-, Kreis- und Gemeindestraßen zu rechnen – mit den entsprechenden Mehrbelastungen für Mensch und Umwelt, gerade in vielen Ortsdurchfahrten im Landkreis Main-Spessart.

Um dieser Problematik zu begegnen, wurden im Raumordnungsverfahren zwei alternative Ausbauszenarien erarbeitet, die Eingang in die landesplanerische Beurteilung fanden. Diese sieht mit erster Priorität vor, dass die B26n in möglichst zeitnah aufeinander folgenden Bauabschnitten – also „in einem Stück“ – von der A7 bis zur A3 zu errichten ist. Für den Fall, dass der Bund an seinem Plan festhält, zunächst nur den östlichen Teil der neuen Bundesstraße zu bauen, gibt ihm die landesplanerische Beurteilung vor, diesen Teil der B26n nur zwei- bis dreistreifig zu errichten, statt – wie bisher geplant – vierstreifig (und inklusive dessen Zubringers). Zusammen mit weiteren angeführten geeigneten baulichen Maßnahmen in bestimmten Orten soll auf diese Weise als Folge des Neubauvorhabens das zusätzliche Verkehrsaufkommen im nachgeordneten Straßennetz wirksam begrenzt werden.

Darüberhinausgehend formuliert die landesplanerische Beurteilung den Prüfauftrag an den Vorhabenträger, die Realisierung der B26n über die gesamte Länge in nur zwei- bis dreistreifiger statt geplanter vierstreifiger Ausführung zu untersuchen und diese

Variante ggf. in den neuen Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen aufzunehmen. Denn die B26n mit reduziertem Querschnitt wäre aus Sicht der höheren Landesplanungsbehörde – sofern die wesentlichen verkehrlichen Ziele dennoch erreicht würden – die vorzuziehende umweltverträglichere Lösung (Reg UFr. 2011: 12 ff.).

7 Besonderheiten im Verfahrensablauf

Um Akzeptanz und Realisierungschancen dieses teils umstrittenen Großvorhabens zu steigern, war man bereits im frühen Planungsstadium bemüht, die Anwendung des Instruments ROV zu verbessern. Begleitet von mehreren behördlichen Abstimmungsgesprächen entschied sich die höhere Landesplanungsbehörde, für dieses Vorhaben eine **förmliche Umweltverträglichkeitsprüfung** – abweichend des BayLplG – und ein **Bürgergespräch** im Rahmen der Öffentlichkeitsbeteiligung durchzuführen.

7.1 Förmliche raumordnerische Umweltverträglichkeitsprüfung

Für den Bau der B26n besteht die bundesrechtliche Verpflichtung zur Durchführung einer Umweltverträglichkeitsprüfung gem. Ziffer 14.4 Anlage 1 zu §3 UVPG. Im erforderlichen Verfahren der Linienbestimmung nach § 16 Abs. 1 BFernStrG erfolgt die UVP nach dem jeweiligen Stand der Planung, die jedoch entfallen kann, wenn gem. § 15 Abs. 1 UVPG eine UVP erster Stufe ins ROV integriert ist und die damit verbundenen Anforderungen berücksichtigt.

Vor diesem Hintergrund wurde für dieses Vorhaben – abweichend von der bayerischen Regelung gem. Art. 24 Abs. 2 Satz 3 BayLplG, wonach § 16 Abs. 1 UVPG keine Anwendung findet und lediglich eine Überprüfung der Vereinbarkeit des Vorhabens mit den raumbedeutsamen und überörtlichen Belangen des Umweltschutzes vorsieht – eine UVP erster Stufe entsprechend dem Planungsstand in das ROV integriert (gem. UVP-Richtlinie). Diese Entscheidung erfolgte – in Abstimmung mit der obersten Landesplanungsbehörde – auch unter Berücksichtigung der Änderung der Rechtslage des § 16 Abs. 1 UVPG durch Art. 1 Rechtsbereinigungsgesetz Umwelt².

7.2 Bürgergespräch

Die Regierung von Unterfranken setzte von Beginn an auf eine offensive, transparente und bürgerfreundliche Informationspolitik. Erstmals in Bayern wurde die Beteiligung der Öffentlichkeit im ROV um ein Bürgergespräch im Anschluss an das Anhörungsverfahren ausgeweitet: eine zusätzliche Gelegenheit für Betroffene, ihre Standpunkte zu erläutern und Hinweise für das Verfahren zu geben.

2 Mit dem Rechtsbereinigungsgesetz Umwelt (RGU) vom 11.8.2009 wurden zahlreiche Umweltgesetze geändert, die zum 1.3.2010 in Kraft traten (RGU – BGBl. 2009 I: 2723); gem. Art. 1 Nr. 4 RGU ist eine UVP im ROV durchzuführen, soweit durch Landesrecht nichts anderes bestimmt ist. S. Fußnote 1: § 16 Abs. 1 UVPG findet aufgrund Art. 24 Abs. 2 Satz 3 BayLplG keine Anwendung (GVBl 2012 I: 254).

Die Aktivierung der Bürger erfolgte über Pressemitteilungen und Internetinformationen sowie die persönliche Einladung ausgewählter Zielgruppen (insbesondere Bürgerinitiativen pro und contra, Verbände) mit dem Ziel, eine ausgewogene und repräsentative Beteiligung zu befördern. Das Bürgergespräch erfolgte ganztägig mit Fortsetzungsmöglichkeit des Gesprächs am nächsten Tag. Die Prozessbegleitung (Prozessablauf, Organisation) und Moderation wurde intern von Verwaltungsmitarbeitern – vornehmlich der höheren Landesplanungsbehörde – übernommen. Durch einen klar strukturierten Ablauf des Bürgergesprächs (Themenblöcke, Rednerlisten, Rednerzeitbegrenzung etc.) konnte gewährleistet werden, dass die Beiträge repräsentativ und konstruktiv eingebracht wurden. Als Beitrag zur Versachlichung der Diskussionen standen auch die Fachplaner des Vorhabenträgers zur Verfügung, um die Fachgutachten in den wesentlichen Zügen allgemein verständlich vorzustellen und um Fragen der Bürger zu beantworten. Zu dem Bürgergespräch gekommen waren die Vertreter der bereits im Vorfeld stark engagierten Bürgerinitiativen, Vertreter der Internationalen Gabriele-Stiftung („Universelles Leben“), Vertreter der Naturschutzverbände und Kammern, Mandatsträger und die politisch Verantwortlichen in der Region, aber auch allgemein interessierte Bürgerinnen und Bürger. Rund 150 Teilnehmer nutzten im laufenden Tagesdurchschnitt des Bürgergesprächs die Gelegenheit, ihre Positionen – in der Regel – sachlich vorzubringen. Die Niederschrift zum Bürgergespräch wurde im Internet veröffentlicht (Reg UFr. 2011: 31).

8 Reflexion des Raumordnungsverfahrens

Mit der frühzeitigen und umfassenden Prüfung und Bewertung der Umweltwirkungen des Vorhabens im ROV im Rahmen der raumordnerischen Umweltverträglichkeitsprüfung (einschließlich der Verträglichkeit mit den Schutzansprüchen des europäischen Schutzgebietsnetzes Natura 2000 und mit den Zielen des Artenschutzes) wurden die Entscheidungsgrundlagen vor Zulassung dieses besonders umweltrelevanten Vorhabens verbessert und transparenter. Eine wesentliche Rolle spielte die mit der Umweltverträglichkeitsprüfung verbundene Alternativenprüfung. Erst die Einbeziehung der bereits im Vorfeld ausgeschiedenen großräumigen Trassenalternativen (Machbarkeitsstudie) oder technischer Vorhabensvarianten (u.a. Tunnelvarianten) in die Umweltverträglichkeitsprüfung ermöglichte die Identifizierung der Vor- und Nachteile der beantragten Raumordnungslinie aus Umweltsicht – die, wie vorab dargestellt, ohne Alternativen beantragt wurde. Die Alternativenprüfung sowie der zugrunde liegende fachliche Alternativenvergleich eröffneten damit wesentliche Optionen für eine möglichst weitgehende Vermeidung oder Verminderung von Umweltbeeinträchtigungen. Durch entsprechende Maßgaben in der landesplanerischen Beurteilung konnten wichtige Hinweise für Untersuchungsschwerpunkte des folgenden Zulassungsverfahrens gegeben werden, welche die negativen Folgen für die Umwelt vermeiden bzw. minimieren sollen (Reg UFr. 2011: 12 ff.). Gleichwohl folgten daraus umfangreiche und differenzierte fachliche Anforderungen, was zusätzlichen Mehraufwand in einer ohnehin zeitlich relativ eng bemessenen Verfahrensdauer bedeutete.

Mit dem erstmals im ROV praktizierten Bürgergespräch wurde ein Argumentationsforum auf dem Stand des Verfahrens geboten. Denn die Anhörung war erfolgt, die Bearbeitung der Anhörergebnisse und Bewertung der Auswirkungen des Vorhabens

sowie die raumordnerische Gesamtbetrachtung waren jedoch noch nicht abgeschlossen und damit Entscheidungsspielräume vorhanden. Inhaltlich wurden jedoch kaum noch neue Argumente vorgetragen. Der Mehrwert des Bürgergesprächs war vor allem in seiner Befriedungswirkung zu sehen. Es trug dazu bei, frühzeitig – weit vor dem Linienbestimmungsverfahren – in einen aktiven Dialog mit dem Bürger einzutreten sowie mögliche Missverständnisse bzgl. der Planung aufzuklären als auch Konfliktpotenziale, Möglichkeiten und Grenzen sowie Chancen und Risiken dieses Vorhabens deutlich zu machen. Der Austausch von Befürwortern und Gegnern des Vorhabens führte häufig dazu, dass sich eigene Standpunkte auch innerhalb der Bürgerschaft relativierten und die Konfrontation Behörde–Bürger sich etwas auflöste. Es fand eine intensive Diskussion und sogar Annäherung der Standpunkte hinsichtlich der zeitlichen Abschnittsbildung und eines alternativ reduzierten Querschnitts der B26n statt. Für eine erhöhte Akzeptanz des Vorhabens war zudem die im Rahmen der UVP verbundene Alternativenprüfung bedeutsam. Denn in der öffentlichen Diskussion um die B26n stand die Frage nach Alternativen, die mit geringeren Auswirkungen auf Mensch und Umwelt verbunden wären, im Fokus und es wurde vielfach der Nachweis eingefordert, dass die tatsächlich beste Alternative gewählt wurde.

Mit dem Prüfauftrag zu den Ausbauszenarien der B26n hat die Landesplanung im Sinne einer besseren Raumverträglichkeit und damit auch Akzeptanz des Neubaus sich quasi über den Bedarfsplan hinweggesetzt. Dies schien allein schon deshalb sinnvoll, weil bereits im ROV bekannt war, dass in absehbarer Zeit der BVWP fortzuschreiben war. Mit diesem Prüfauftrag und v.a. der „abgespeckten“ Ausbauvariante wurde eine erneute Überprüfung eingefordert und damit ggf. die Realisierungswahrscheinlichkeit des Vorhabens insgesamt erhöht. Denn möglicherweise wäre das Vorhaben aufgrund der Anforderungen im Kosten-Nutzen-Verhältnis im ursprünglichen Umfang gar nicht mehr zur Anmeldung in den BVWP vorgesehen worden.

Die Regierung von Unterfranken als höhere Landesplanungsbehörde konnte im Rahmen des Bürgergesprächs öffentlich ihre Neutralität, Verfahrenstransparenz und Bürgernähe darstellen. Das Bürgergespräch bedeutete bei knappen Personalressourcen jedoch einen erheblichen Zusatzaufwand für die Landesplanung, da in Bayern, anders als in anderen Bundesländern, keine Mittel für fachliche Dienstleistungen (Planungsbüros etc.) zur Verfügung stehen. Dennoch kann es insgesamt als ein erfolgreicher Schritt zu mehr Bürgerbeteiligung und Verfahrenstransparenz mit Vorbildfunktion für künftige Verfahren in Bayern gewertet werden. Dieses Beispiel gab mit Anstoß, über neue Beteiligungsformen im ROV nachzudenken, wie ein entsprechender Beschluss der MKRO im Oktober 2011 zeigte (MKRO 2011).

Das Raumordnungsverfahren zur B26n konnte aufgrund seiner Komplexität und der zusätzlichen Verfahrensbausteine der förmlichen UVP und des Bürgergesprächs nicht innerhalb der sechsmonatigen Verfahrensfrist abgeschlossen werden. Aufgrund der personellen Leistungsgrenze kann künftig dem Anspruch der standardisierten Anwendung dieser Verfahrensschritte nur dann Rechnung getragen werden, wenn gleichzeitig Personal und Mittel zur Bewältigung dieser komplexen Verfahren zur Verfügung gestellt werden (ARL 2014: 9).

9 Ausblick auf die Vorhabenrealisierung

Nach Abschluss des Raumordnungsverfahrens hat das Staatliche Bauamt Würzburg für die Raumordnungslinie der B26n die Antragsunterlagen für den Antrag auf Bestimmung der Linie nach § 16 FStrG erstellt und dabei die Maßgaben hinsichtlich des Prüfauftrags zu den Ausbauszenarien eingearbeitet. Dieser Antrag wurde gemäß Ministerratsbeschluss vom 12.03.2013 von der Obersten Baubehörde im Bayerischen Staatsministerium des Innern, für Bau und Verkehr im September 2013 zur Bewertung und Aufnahme in den Bundesverkehrswegeplan (BVWP) an den Bund übermittelt (StMI 2013).

Im Rahmen der Bewertung des BVWP wurde bestätigt, dass die wesentlichen verkehrlichen und raumstrukturellen Ziele der B26n mit der landesplanerisch geforderten einbahnig-zwei-/dreistreifigen Ausführung erreicht werden können.

Die einbahnig-zweistreifige Trassierung des Mittelkorridors mit abschnittsweisen Überholfahrstreifen wurde schließlich als wirtschaftlichste und umweltverträglichste Lösung in den Bundesverkehrswegeplan 2030, den das Bundeskabinett am 3. August 2016 beschlossen hat, aufgenommen. Der BVWP führt den Neubau der B26n in mehreren (Teil-)Projekten auf. Der Abschnitt „AK Schweinfurt/Werneck (A7) – Karlstadt“ wird im vordringlichen Bedarf geführt. Für die Fortsetzung von Karlstadt bis zum Anschluss an die BAB3 besteht „Weiterer Bedarf mit Planungsrecht (WB*)“. Integraler Bestandteil der Gesamtmaßnahme B26n ist der „Zubringer Lohr“, der ebenfalls im weiteren Bedarf mit Planungsrecht (WB*) eingestuft ist (BMVI 2016).

Im Zuge der anschließenden Linienbestimmung hat die landesplanerische Beurteilung, die die Prüfung der Umweltverträglichkeit einschließt, für den reduzierten Querschnitt der B26n Bestand. Verlauf und Radien der aktuellen Trassenführung sind gleich geblieben. Aufgrund der nach wie vor unterschiedlichen Dringlichkeitseinstufungen der B26n im vordringlichen und weiteren Bedarf sind die diesbezüglichen Maßgaben der landesplanerischen Beurteilung im weiteren Verfahren besonders zu berücksichtigen.

Literatur

ARL – Akademie für Raumforschung und Landesplanung (Hrsg.) (2014): Raumordnungsverfahren – Chance für eine frühzeitige Öffentlichkeitsbeteiligung bei der Planung von Infrastrukturprojekten. Hannover. = Positionspapier aus der ARL 99.

BMVBW – Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen (Hrsg.) (2003): Bundesverkehrswegeplan (BVWP) 2003. Berlin.

BMVI – Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (Hrsg.) (2016): Bundesverkehrswegeplan (BVWP) 2030. Berlin.

Ministerkonferenz für Raumordnung (2011): 38. Sitzung, Beschluss „Bürgerbeteiligung im Raumordnungsverfahren“ vom 24.10.2011. München.

Reg UFr. – Regierung von Unterfranken (Hrsg.) (2011): Landesplanerische Beurteilung mit integrierter Umweltverträglichkeitsprüfung für den geplanten Neubau der B26n westlich AD Würzburg-West – Karlstadt – AK Schweinfurt/Werneck. Würzburg.

StMI – Bayerisches Staatsministerium des Innern, für Bau und Verkehr (Hrsg.) (2013): Bundesverkehrswegeplan.

<https://www.baysis.bayern.de/web/content/ausbauprogramme/bundesverkehrswegeplan/default.aspx/> (16.11.2015).

StMI – Bayerisches Staatsministerium des Innern, für Bau und Verkehr (Hrsg.) (2011): Siebter Ausbauplan für Staatsstraßen in Bayern.

<https://www.baysis.bayern.de/web/content/ausbauprogramme/ausbauplan/default.aspx/> (16.11.2015).

StMWIVT – Bayerisches Staatsministerium für Wirtschaft, Infrastruktur, Verkehr und Technologie (Hrsg.) (2006): Landesentwicklungsprogramm Bayern. München.

Autorin

*Oberregierungsrätin **Stefanie Mattern** war nach dem Studium in Greifswald und Hannover (Dipl.-Geogr.) zunächst als Regionalmanagerin in Thüringen tätig. Sie arbeitet seit 2003 bei der Regierung von Unterfranken, Würzburg. Sie ist seit 2008 als Regionsbeauftragte in der Region Main-Rhön in der Regionalplanung zuständig. Seit 2015 hat sie die stellvertretende Sachgebietsleitung für Aufgaben der Landesplanung inne. Aktuelle Themenschwerpunkte sind Windkraft, Wasser, Verkehr und Mobilität sowie Klimawandel. Seit 2011 ist sie Mitglied im IIK Regionalplanung der ARL.*