

## BI Pro B 26 n

Manfred Goldkuhle, 97753 Karlstadt, Richard-Wagner-Straße 1, Vorsitzender  
Telefon: 09353 1316 / Mobil: 0170 99 32 71 4 / e-Mail: manfred.goldkuhle@web.de

### **Pro B 26 n aus Sicht der BI**

*Stadtratsitzung in der Stadt Lohr am Main*

*30. Juni 2021, 16:30 Uhr, A*

Es gilt das gesprochene Wort!

Sg. D.u.H. des Stadtrates von Lohr,  
liebe Zuhörerinnen und Zuhörer!

Vielen Dank für die Einladung zur Vorstellung unserer Grundsätze in der BI Pro-B26n hier im Stadtrat von Lohr.

Nach der ausführlichen Präsentation des Straßenbauprojekts B 26 n und der Darstellung des nachgeordneten Staatsstraßennetzes, nämlich der Staatsstraße 2435 zwischen Karlstadt und Lohr und der Staatsstraße 2437 zwischen Steinfeld und Lohr-Sendelbach durch das Staatliche Bauamt Würzburg sind begründete und untersuchte grundsätzliche Aussagen unserer BI bereits erfolgt.

Die Notwendigkeit der Straßenbauprojekte „B26n“ und die des „nachgeordneten Straßennetzes mit den Staatsstraßen“ begründen sich aus vielerlei Untersuchungen, Zählungen und Prognosen von Verkehrsbüros und Fachleuten über zukünftige Verkehrsströme in unserem Landkreis MSP und darüber hinaus. Diese Zahlen stellen wir nicht aus Obrigkeitdenken in Frage, sondern aus vielen Erfahrungen früherer Prognosen, die uns solche Diplomgeographen geliefert haben, und deren Richtigkeit sich erwiesen hat. Wir stecken auch unseren Kopf nicht in den Sand und propagieren den „Status Quo“.

Lassen Sie mich aber trotzdem einige Feststellungen treffen:

Die BI-Pro-B26n wurde im Jahr 2008 hier in Lohr, gegründet. Deren Mitglieder sind parteiübergreifend, bis auf eine Partei, wiederum fast alle Mandatsträger in kommunalen Gremien, also Gemeinde-, Stadt- und Kreisräte sowie Bürgermeister aus dem Bereich der B 26 n und der nachgeordneten Staatsstraßen. Ebenso sind Kommunen bei uns als Mitglieder dabei.

Unseren Auftrag sehen wir darin, dass in der Region eine leistungsfähige Sammelstraße entsteht, welche alleine auf der Strecke die derzeitige B 26 durch das Werntal von Arnstein bis nach Karlstadt weiterführend zur A 3, durch 2 Städte und 7 Dörfer vom unerträglichen LKW- und PKW-Verkehr, oft nur 2 Meter vor der Haustüre, entlastet.

Nicht von ungefähr kam, dass aus der ursprünglich geplanten 4-streifigen Straße ab dem Jahr 2011 die Planungen hin zu einer ganz normalen 2-streifigen Straße mit wechselnden Überholstreifen führten. Dabei haben wir als BI durch kritische Projektbegleitung unseren politischen Einfluss geltend gemacht. Damit war die „Autobahn“ vom Tisch!

Klar war auch, wenn die Straße in Karlstadt ankommt, dass das nachgeordnete Staatsstraßennetz bis zu diesem Zeitpunkt ertüchtigt ist, damit die Verkehrsströme in Richtung Gemünden, Lohr, Marktheidenfeld und Würzburg abfließen können. Dazu haben wir eine klare positive Zusage der Bayer. Staatsregierung erreicht.

Wir wissen, dass wir neue Straßen bauen und Fläche dabei versiegeln.

Aber wir wissen auch dass diese Straßen nach den neuesten Bestimmungen von Emmission und Immision gebaut werden und wenigstens 3 bis 600 Meter von der Wohnbebauung entfernt liegen werden.

Dafür nehmen wir in den Werntalgemeinden den Verkehr den Menschen vor der Haustüre weg.

Auch wir wollen, wie eine Initiative dieser Tage in Lohr aufgerufen hat, „weniger Durchgangsverkehr“ durch die Dörfer des Werntales.

Auch wir wollen die Ortschaften und Städte entlasten.  
Auch wir wollen keine Flut von Umgehungsstraßen.  
Wer auch immer von Umgehungsstraßen im Werntal spricht, der war noch nie im Werntal und dem fehlt jegliche Kenntnis zur Topografie und Realität vor Ort.

Wer aber das angestiegene Verkehrsaufkommen ignoriert wird darin ersticken, wenn keine Lösungen geschaffen werden.

Die Verkehrserschließung in unserem Landkreis insgesamt verlangt von den Menschen Solidarität in der Region.  
Solidarität, dass der Verkehr aus den Ortskernen, also vor der Haustüre, herausgenommen wird und gebündelt an neuer Stelle verlegt wird.

Auch im Werntal gibt es solche Betroffene Gemeinden.  
Zum Beispiel Hesslar.

Bisher von jeglichem Durchgangsverkehr verschont, wird in ca. 500 m Entfernung die B26n an Hesslar vorbeiführen.

Aber, wie gesagt, mit Schallschutzmaßnahmen die dem neuesten Standard entsprechen.

Auch wird sich zum Teil das Landschaftsbild verändern. Aber das haben wir ja auch bei jeder Ausweisung eines Wohn- oder Gewerbegebiets in unseren Gemeinden.

Nun zu den Staatstraßen 2435 und 2437 hier im Raum Lohr.

Wer Wohn- und Gewerbegebiete ausweist, der muß auch für die verkehrliche Erschließung sorgen, damit der Individualverkehr aber auch Zulieferung und Abtransport von Waren und Gütern funktioniert.

Wenn ich eine ihrer Nachbargemeinden sehe, entstehen da regelrechte Gewerbeparks. Das dadurch erhöhte Verkehrsaufkommen auf den bisherigen, dafür nicht ausgelegten, Straßen wird dabei nicht berücksichtigt.

Ich kann nicht nur Gewerbesteuer einnehmen wollen-, aber nicht für die Verbesserung der Infrastruktur sorgen bzw. diese ablehnen. Das passt und geht nicht zusammen.

Selbst bei noch intensiverem Ausbau und günstiger Bepreisung des ÖPNV in unserem Flächenlandkreis, wird der Individualverkehr nicht so abnehmen, dass wir auf leistungsfähige Straßen verzichten können.

Dazu muss man allerdings auch etwas von kommunaler Seite her tun.

So ist im Rahmen des Staatstraßenbaus 2005 die Umgehung Karlburg gebaut worden.

Die Brücke zwischen Karlstadt und Karlburg hat die Stadt Karlstadt gebaut.

Die Umgehung für Wiesenfeld steht im Endspurt vor dem Baubeginn. Auch hier ist die Stadt Bauträger.

Wie mir bekannt ist, wird in wenigen Wochen auch die damit verbundene Umgehungsstraße in Hafenlohr in Angriff genommen.

Nun ein Wort zur Sicherung von Arbeitsplätzen in der Stadt Lohr und in der Region.

Ich erinnere mich ungern an eine IHK-Gremialversammlung bei der Fa. Bosch-Rexroth in Lohr, an der ich als Stv.Landrat teilnehmen durfte. Der damalige Vorstandsvorsitzende Dr. Albert Hieronimus machte schon vor gut 10 Jahren „der Politik“ also uns, den Vorwurf, dass nicht zügig genug an die

Anbindung von Lohr, vor allem in Richtung Schweinfurt, gegangen wird. Er sah dabei die Entwicklung des Standortes Lohr und den damit verbundenen Arbeitsplätzen von Seiten seines Unternehmens eingeschränkt, ja in Gefahr. Die damalige IHK-Versammlung beschloss, dass hier unverzüglich Schritte zur Verbesserung in die Wege geleitet werden.

Ein Wort zur Bevölkerungsentwicklung und Demografie in unserem Landkreis und ihre Auswirkungen auf die Region.

Vor zwei Jahren gab es seitens des Statistischen Landesamtes Bayern für mich und unseren Landkreis erschreckende Bevölkerungsprognosen.

Bis zum Jahr 2030 verlieren wir da ca. 5 TSD Einwohner. Eine Gemeinde z.B. wie Frammersbach, und noch 500 Einwohner mehr, gibt es dann nicht mehr. Dazu vergreist überdurchschnittlich die Bevölkerung im Landkreis.

Wenn wir junge Menschen und Familien hier in der Region halten bzw. ansiedeln wollen, müssen wir ihnen auch die Möglichkeit schaffen, hier zu wohnen und „auf schnellem Weg“ zu ihren Arbeitsplätzen in die Ballungszentren Aschaffenburg, Würzburg und Schweinfurt zu kommen. Dazu bedarf es eines leistungsfähigen Straßennetzes. Sonst wird unsere Region zum Altenheim in Unterfranken und wir bluten Bevölkerungsmäßig aus. Das sage ich bewußt und in Verantwortung stehend als 68jähriger Mitbürger und Kommunalpolitiker dieses Kreises.

Ein Wort zu Emmissionen und Immissionen.

Wenn ich so manche Berichte lese und Diskussionen verfolge, wie umweltschädlich Autos sind - oder wie der

ÖPNV, also Bus und Bahn, das zukünftige Heilmittel der Fortbewegung sind, so frage ich sie alle als erstes:

- 7 -

Wer ist heute von Ihnen mit Bus oder Bahn zu dieser Sitzung gekommen?

Aber diese Diskussion ignoriert ja auch, dass es im Rahmen der CO2-Debatte ernsthafte Pläne gibt die Elektromobilität, deren Emissionen an CO2 oder auch an Schallaufkommen gegen Null fährt, zukünftig massiv auszubauen und steuerlich zu fördern.

Die Bahnlinien in unserem Landkreis sind nicht dazu angelegt, dass alle auf den Zug aufspringen, weil es viel zu viel Umwege und damit verlorene Zeit mit sich bringt.

Die Andienung der Wohnorte durch Busverkehre müsste gewaltig gesteigert werden um die Städte und Gemeinden, z.B. im Raum Marktheidenfeld, wo es überhaupt kein Eisenbahnnetz gibt, zu erschließen. Auch davon sind wir weit entfernt.

Ich darf ihnen allen versichern, daß wir weder Menschen noch der Natur etwas Böses antun wollen. Und bei solchen Baumaßnahmen bewegen wir uns auf rechtsstaatlichen Wegen mit strengen geordneten Verfahren.

Wir als BI und ich persönlich respektieren jegliche andere Sicht der Dinge um die Notwendigkeiten. Wir verlangen aber auch Akzeptanz unserer Meinung und Auffassung.

Wir sehen als demokratisch politisch gewählte Verantwortliche und damit Legitimierte diese Projekte für Notwendig an und begleiten sie kritisch.

- 8 -

Persönlich bin ich seit 1978 in der Kommunalpolitik als Stadtrat in Karlstadt und seit 1990 als Kreisrat in MSP. Jeder kennt mich und meine Meinung und meinen Standpunkt zu den Projekten.

Ich habe im 44. Jahr in beiden Gremien ununterbrochen ein Mandat von den Bürgerinnen und Bürgern aus dieser Region erhalten. U.a. auch für die Realisierung dieser Projekte.

Das Projekt B26n ist bereits zwei Mal, 2002 und 2016, in den „vordringlichen Bedarf“ des Bundesverkehrswegeplans aufgenommen bzw. fortgeschrieben worden.

Das erste Mal übrigens zu Zeiten der rot-grünen Koalition. Beide Male ist dieses, in Bayern mit an vorderster Stelle stehende Projekt, vom Deutschen Bundestag, in dem es auch für andere Maßnahmen große Begehrlichkeiten gibt, fortgeschrieben und als dringend notwendig erkannt und damit gesetzt worden.

Wenn der Bundestag solche Projekte in den vordringlichen Bedarf stellt, ist damit auch die Finanzierung abgesichert, wenn die Kosten-Nutzen Rechnung stimmt und es planungs- und baurechtlich festgestellt ist. Das ist, wie es ihnen aus dem kommunalen Haushaltsrecht bekannt ist, eine Verpflichtungsermächtigung für den Bundesfinanzhaushalt.

Alle Versuche dies in Frage zu stellen sind, trotz der Milliardenausgaben für Corona, aus Gegener-Wunschdenken herbeigeredet, falsch und irreführend.

- 8 -

Wir begleiten seit 2008 das Projekt B26n kritisch aber im Grundsatz positiv. Wir arbeiten seitdem eher im Hintergrund ohne großes Aufsehen und wir sprechen mit den verantwortlichen Politikern aus Bund und Land und den zuständigen Behörden.

Unsere Vertreter in der BI sind, durch Mandate aus der Bevölkerung gestützt, in den Stadt- und Gemeinderäten sowie im Kreistag vertreten - und dort wird entschieden! Jeder Gemeinde-, Stadtrat oder Kreisrat entscheidet immer wieder in der Sache für sich und kann bei einer Entscheidung gar nicht durch Mitgliedschaft bei einer BI in seinem Abstimmungsverhalten gebunden werden!

Die Meinung unserer Mandatsträgerinnen und Träger sind bekannt und bei der letzten Kommunalwahl im vergangenen Jahr sind diese wieder bestärkt gewählt worden.

Öffentlicher Schlagabtausch, weder in der Presse oder auf irgendwelchen Podien und Foren, haben sich für uns in der Arbeit als unwirksam erwiesen. Vielleicht vermissen sie uns gelegentlich bei solchen Aufmärschen, DEMO's und Versammlungen, einschließlich Stellungnahmen oder Leserbriefen. Das haben wir früher auch gemacht und waren mit dabei. Es hat, außer Spektakel, nichts gebracht und uns nur Zeit und Geld gekostet. Wir arbeiten auf andere Weise für unser Ziel.

Meine Damen und Herren!

Seien sie alle versichert, wir begleiten weiterhin die Projekte

B26n und den nachgeordneten Staatstraßenbau kontinuierlich, positiv, kritisch und zielgerichtet.

Vielen Dank!