



Bürgerinitiative gegen eine Autobahn durch das Fichtelgebirge

Die Fichtelgebirgsautobahn Fiktion und Fakten

Verkehrskollaps auf B303 schon heute

Fiktion

Bundestagsabgeordneter Horst Friedrich im Nordbayerischen Kurier am 14.03.2002:

Die nun vorliegende Antwort aus dem Bundesverkehrsministerium bestätigt, dass es seit 1985 einen stetigen Anstieg der Verkehrszahlen gegeben hat, insbesondere in dem Teilbereich der B303, der westlich der Bundesautobahn A93 in Richtung Bad Berneck im Fichtelgebirge führt. In der Spitze sind hier im Jahre 2000 bis 16 000 Fahrzeuge täglich gezählt worden.

Auf den WWW-Seiten der Initiative Zukunft Fichtelgebirge, “Über uns”:

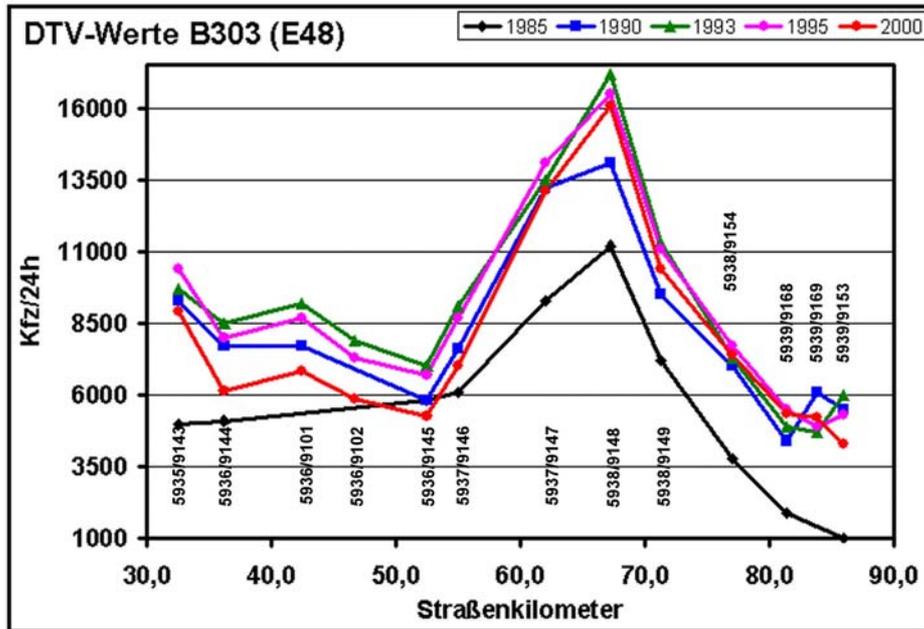
Die Ost-West-Verbindungen durch das Fichtelgebirge weisen noch weitestgehend den Ausbauzustand der Zeit vor der Grenzöffnung auf. In diesem Zeitraum ist das Verkehrsaufkommen jedoch erheblich angestiegen, so dass diese Straßen an der Grenze ihrer Leistungsfähigkeit angekommen sind, bzw. diese überschritten haben.

Fakten

Mündliche Frage von Dr. Hans-Peter Friedrich

Teilt die Bundesregierung die Auffassung, dass die im Vordringlichen Bedarf des Bundesverkehrswegeplans vorgesehene vierspurige Verbindung Schirnding/Landesgrenze zur Bundesautobahn A 93 unverzüglich in Angriff genommen werden muss?

Antwort der Parlamentarischen Staatssekretärin beim Bundesminister für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen, Angelika Mertens MdB:



Der geltende Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen enthält die B 303n zwischen der deutsch-tschechischen Grenze und der A 93 als zwei zweistreifige Projekte mit insgesamt rund elf Kilometern Länge, und zwar die „Ortsumgehung Schirnding“ und die „Verlegung zwischen westlich Schirnding und der A 93“, im Vordringlichen Bedarf. Mit der seit Ende 1995 in Verkehr befindlichen Umgehung Schirnding ist die vorhandene B 303 ortsdurchfahrtsfrei. Die Belastung der B 303 weist zwar einen überproportional hohen LKW-Anteil auf, liegt jedoch mit rund 7 500 Kfz innerhalb von 24 Stunden deutlich unterhalb der durchschnittlichen Belastung von Bundesstraßen in Höhe von rund 10 000 Kfz in 24 Stunden.

Das Diagramm zeigt deutlich, dass der lokale Quell- und Zielverkehr im Raum Marktredwitz seit 1993 etwa konstant geblieben ist, im hohen Fichtelgebirge und am Grenzübergang der Verkehr jedoch bis 2000 um 20% abgenommen hat. An der Zählstelle in Bischofsgrün liegen die Zählungen von 2000 unter dem Wert von 1985!

Zuwachs des Verkehrs

Fiktion

Manfred Präcklein im Nordbayerischen Kurier am 12.2.2002:

Im Untertitel: Verkehrsaufkommen zwischen Bayern und Tschechien ist regelrecht explodiert.

Bundestagsabgeordneter Horst Friedrich im Nordbayerischen Kurier am 14.03.2002:

Im Untertitel: In zehn Jahren sechs Mal so viele Lastwagen gezählt.

Insbesondere das Verkehrsaufkommen an Lastwagen hat sich danach sprunghaft von 72158 (1990) auf 461305 jährlich gesteigert.

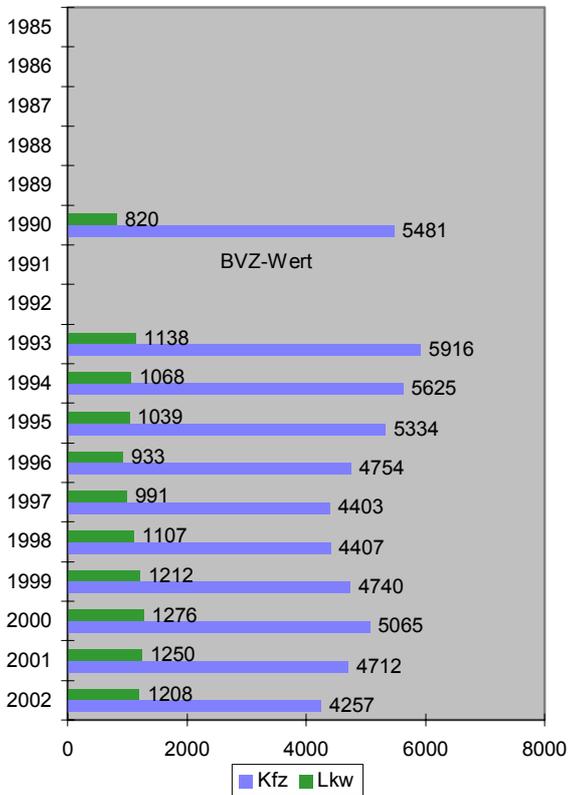
Landtagsabgeordneter Willi Müller in der Frankenpost vom 15.02.2003:

So sei es eine Tatsache, dass der Verkehr von der Landesgrenze in Richtung Westen stark gewachsen ist. zwischen 1990 und heute habe sich die Zahl der Fahrzeuge von 1,6 Millionen auf 6,5 Millionen im Jahr gesteigert.

Fakten

Dauerzählstelle Schirnding, B303, bei Km 86,0, eingerichtet 1993.

DTV- Werte: (Durchschnittlicher täglicher Verkehr [Kfz/24h])



Quelle Autobahndirektion Südbayern

Offenbar ist der Grenzübergang Schirnding von dieser Entwicklung abgekoppelt. Der Schwerlastverkehr ist seit 1990 konstant, bei etwa 1100 Fahrzeugen in 24 Stunden. Der Verkehr insgesamt hat seit 1993 um 28% abgenommen.

Der Verkehr am Grenzübergang Schirnding hat seit 1993 um 28 % abgenommen. Der Schwerlastverkehr ist in diesem Zeitraum konstant geblieben. Mehr kann man aus diesem Diagramm nicht ablesen. Die mittlere Zahl im Schwerlastverkehr betrug 1122 ± 36 Fahrzeuge pro 24 Stunden.

Dies ist zu sehen vor dem Hintergrund, der Aussage des MdEP Wuermeling (EU-Ost-Erweiterung Gebrauchsanweisung): Die erste Stufe der Integration Tschechiens in die EU ist – von der Öffentlichkeit nahezu unbemerkt - bereits mit dem Assoziierungsabkommen 1995 vollzogen worden. Die Zölle und Quoten für den freien Warenverkehr wurden aufgehoben. Schon seit diesem Zeitpunkt können – bis auf wenige Ausnahmen - Waren zwischen den Beitrittsstaaten und der EU ohne Beschränkungen zirkulieren. In der Folge haben sich die Ausfuhren aus Deutschland nach Tschechien verzehnfacht.

Oder der Aussage des Staatssekretär Hans Spitzner beim Informationstag Wirtschaftsförderung der LfA Förderbank Bayern am 15. März 2002 in Amberg:

Insgesamt Intensivierung der Zusammenarbeit mit den MOEL seit Anfang der 90er Jahre:

* Die Importe aus den MOEL haben sich von 1991 bis 2000 um 217 % auf 24,8 Mrd. DM erhöht.

* Erhöhung der bayerischen Exporte in die MOEL von 1991 bis 2000 um 387 % auf 18,2 Mrd. DM

* Der Anteil der MOEL an den Gesamtausfuhren des Freistaates stieg auf 10,4 %

(MOEL: Mittel-Ost-Europäische Länder)

Unhaltbare Zustände am Grenzübergang.

Fiktion

In einem Artikel der Frankenpost vom 18.05.2002: BEFÜRWORDER UND GEGNER ÜBER GEPLANTE OST-WEST-VERBINDUNG

Bürgermeister Reiner Wohlrab „Wenn der Bau losgeht, dann bitte in Schirnding, wo die Menschen am meisten leiden.“ Der Schirndinger Bürgermeister Reiner Wohlrab nannte den zügigen Ausbau der B303 gerade im Bereich vor der Grenze „lebensnotwendig“ wegen der permanenten Staus durch die Lkw. Ebenso betroffen sei Hohenberg, beklagte Bürgermeister Dieter Thoma, „weil wir täglich mit dem Stau leben müssen“.

Fakten

MdEP Wuermeling, Gebrauchsanweisung zur EU Ost-Erweiterung Seite 6:

Die Kontrolle der Waren an den Grenzen endet mit dem 1.5.2004. Zugleich wird der vereinfachte Mehrwertsteuerausgleich für Exporte und Importe eingeführt. Dadurch ergibt sich eine Erleichterung des grenzüberschreitenden Warenaustausches .

Für Oberfranken bedeutet das keine wesentliche Veränderung, weil wegen der geringen Entfernung der Handel mit Tschechien ohnehin kein Problem war. Es besteht aber die Chance, die unendlich langen LKW-Schlangen am Grenzübergang Schirnding zu reduzieren.

Die Staus werden vor allem durch die Verzögerungen bei der Zollabfertigung verursacht. Diese Kontrollen entfallen nun.

In der Studie: “Intermodaler Güterverkehr zwischen Bayern und Tschechien: Potenziale und Empfehlungen” von Claus C. Berg auf Seite 30 .

Die Grenzpolizeiinspektion Selb regte in diesem Zusammenhang beim Straßenbauamt Bayreuth ausreiseseitig an der B 303 einen befestigten Seitenstreifen an, um zusätzliche Abstellflächen zu schaffen. Problematisch ist, daß der Straßenquerschnitt grundsätzlich keine Verbreiterung der Fahrbahn um einen Standstreifen erlaubt, da beispielsweise die Entwässerung dies nicht zuläßt. Nach Ansicht des Straßenbauamtes Bayreuth ist die Stauproblematik durch die Grenzabfertigung bedingt und insofern eine zollrechtliche Angelegenheit (Bundesangelegenheit).

Ab 2004 wird der LKW-Stau auch ohne irgendeine bauliche Maßnahme geringer werden.

Verkehrprognosen

Fiktion

Staatssekretär Hans Spitzner beim Informationstag Wirtschaftsförderung der LfA Förderbank Bayern am 15. März 2002 in Amberg:

Prognosen des ifo-Instituts rechnen mit einer Verdoppelung bis Vervierfachung des grenzüberschreitenden Güterverkehrs zwischen Bayern und den MOEL bis 2015.

MdEP Wuermeling, Gebrauchsanweisung zur EU Ost-Erweiterung Seite 17:

Die Verkehrsverbindungen zwischen Oberfranken und Böhmen sind weit davon entfernt, die entstehenden zusätzlichen Verkehrsströme aufnehmen zu können. Die Prognosen für das Anwachsen des Verkehrs reichen von einer Verdoppelung bis zu einer Vervierfachung.

IHK Presseartikel NK vom 9.1.2003:

... undenkbar was geschehen würde, wenn sich die Prognosen von einem auf 300 Prozent des heutigen Niveaus steigenden Schwerlastaufkommens im Zuge der EU Ost-Erweiterung tatsächlich bewahrheiten.

Landtagsabgeordneter Willi Müller in der Frankenpost vom 15.02.2003:

Wenn nach der EU-Ost-Erweiterung täglich 5000 Lastwagen und 20000 Personenwagen durch Städte und Dörfer fahren, ...

MdEP Wuermeling auf eine Nachfrage nach konkreten Quellen für seine Prognose per e-mail am 20.02.2003:

besten Dank für Ihre E-mail vom 7. Februar (2003).

Meines Erachtens stammen die Prognosen aus einer IfO-Studie. Diese liegt mir aber leider nicht mehr vor.

Mit freundlichen Grüßen
Dr. Joachim Wuermeling, MdEP

Fakten

Straßenverkehrsprognose Bayern 2015, ifo-Institut Straßengüterverkehr

Verkehrsart	Zunahme (1997 - 2015)
innerdeutsch	21,00%
innerbayrisch	17,70%
zwischen BY-D	35,00%
grenzüberschreitend	96,30%
Versand	116,30%
Empfang	79,60%
Gesamt ohne Transit	27,10%
Transitverkehr	118,50%
inländisch	46,70%
national	131,10%
international	123,60%
insgesamt	38,50%

Tabelle 1: Zunahme des Transportaufkommens im Straßengüterverkehr in Bayern, relativ zum Bezugsjahr 1997, aufgeschlüsselt nach Verkehrsarten. Aus Tabelle 4.8 von Ratzenberger (2000)

Straßenverkehrsprognose Bayern 2015, ifo-Institut Individualverkehr

Hier wird eine Zunahme von 17% vorhergesagt

1997 fuhren auf der B303 am Grenzübergang Schirnding laut Messungen der Automatischen Dauerzählstelle 991 LKW und insgesamt 4403 Kfz pro 24 Stunden. Vom Schwerlastverkehr waren laut Auskunft des Straßenbauamtes Bayreuth 30% dem Transitverkehr zuzuordnen.

Wenn man diese Zahlen kennt, dann kann man ganz einfach das Verkehrsaufkommen im Jahr 2015 abschätzen.

Verkehrswirtschaftliche Untersuchung Fichtelgebirge:

Diese Untersuchung wurde speziell zum Thema Verkehr im Fichtelgebirge unter Berücksichtigung der EU-Ost-Erweiterung verfaßt. Anlage K5 prognostiziert im "Planungsnullfall" 8000 Kfz pro 24 Stunden im hohen Fichtelgebirge im Jahr 2020. Dies entspricht einer Zunahme von 19% gegenüber 1997.

Vierspuriger Ausbau Eger-Prag

Fiktion

Manfred Präcklein im Nordbayerischen Kurier am 12.2.2002:

Bis zum Jahr 2007 will die Tschechische Republik nach Angaben von Bayerns Landesentwicklungsminister Werner Schnappauf auch die Strecke Prag-Eger durchgehend vierspurig ausbauen

Landtagsabgeordneter Willi Müller in der Frankenpost vom 15.02.2003:

Auf tschechischer Seite werde bis zum Jahr 2012 eine Autobahn zwischen Prag und Eger fertig gestellt.

Mündliche Frage von Hartmut Koschyk MdB an die Bundesregierung:

Welche verkehrspolitischen Konsequenzen zieht die Bundesregierung aus der Ankündigung der Tschechischen Republik, bis zum Jahr 2006 eine vierspurige Straßenverbindung von Prag über Karlsbad und Eger bis zur deutsch-tschechischen Grenze fertig zu stellen?

Oder:

Zusatzfrage von Dr. Bernd Protzner MdB:

Wie will das Bundesverkehrsministerium, auf die Beschlüsse von Göteborg reagieren, nach denen den Nachbarstaaten, also auch der Tschechoslowakei, der Beitritt bis 2004 angeboten worden ist? Es dauert doch sehr lange, wenn erst 2015 mit dem Straßenbau begonnen werden sollte. Die europäische Einigung soll doch vorwärts gehen und nicht aufgehalten werden.

Fakten

Investitionsplan der Tschechischen Straßenbauverwaltung

VÝSTAVBA A OBNOVA SILNIC PRO MOTOROVÁ VOZIDLA				
R 6	MÚK I/27 –Lubeneč	1	1/2 R 24,5	10,5
R 6	Lubeneč přeložka	1	1/2 R 24,5	7,5
R 6	Lubeneč –Bošov	1	1/2 R 24,5	5,0
R 6	Bošov –Knínice	1	1/2 R 24,5	6,0
R 6	Knínice –Žalmanov	1	1/2 R 24,5	12,0
R 6	Žalmanov –Olšová Vrata	1	1/2 R 24,5	5,0



Die Straße R6 wird nicht als Autobahn sondern als Schnellstraße und zwischen Karlsbad und der Kreuzung mit der R27 auf einer Länge von 46 km (dem blau eingezeichneten Teilstück) bis 2010 nur zweispurig ausgebaut. Quelle Investitionsplan der Straßenverwaltung der Tschechischen Republik. (ww.rsd.cz und Seiten darunter)

Der Querschnitt R24,5 bezeichnet eine Schnellstraße. 1/2 R24,5 eine zweispurige Schnellstraße. Der kleinste Autobahnquerschnitt in der Tschechischen Republik wird mit D27,5 bezeichnet.

Antwort der Parlamentarischen Staatssekretärin beim Bundesminister für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen, Angelika Mertens MdB:

Ich stimme Ihnen zu, dass die europäische Einigung vorwärts gehen soll. Wir haben am 15. Juni 2001 eine Anfrage an das tschechische Verkehrsministerium gestellt und nach dem Konzept des vierstreifigen Ausbaus der E 48 gefragt. Dieser wurde uns bestätigt. Uns wurde aber gesagt, dass der Zeithorizont für die durchgehende Fertigstellung eben nicht das Jahr 2006, sondern wahrscheinlich das Jahr 2015 ist. Dies haben nicht wir zu bestimmen, sondern das ist das, was uns das tschechische Verkehrsministerium übermittelt hat.

Fichtelgebirgsautobahn in TEN-T

Fiktion

Presseerklärung des MdEP Wuermeling vom 30.05.2002.

Das Europaparlament hat gestern die Aufnahme der geplanten Fichtelgebirgsautobahn in das „transeuropäische Verkehrsnetz“ beschlossen.

Fakten

Zusatzfrage von Hartmut Koschyk MdB.

Hat es denn im Hinblick auf diese Verkehrsmaßnahme von tschechischer Seite einen bilateralen Abstimmungsprozess mit der Bundesregierung gegeben und hat die Bundesregierung unabhängig von Maßnahmen auf der Ebene der Europäischen Union auch eine bilaterale deutsch-tschechische Verkehrskonzeption für diesen Grenzraum entwickelt und wie sieht die aus?

Antwort der Parlamentarischen Staatssekretärin beim Bundesminister für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen, Angelika Mertens MdB:

Ich kann Ihnen auf jeden Fall sagen, dass die Voraussetzung für eine Aufnahme in ein künftiges transeuropäisches Straßennetz das Vorliegen eines Konzeptes einer durchgehenden grenzüberschreitenden Autobahn mit Anschluss an das deutsche Autobahnnetz sein muss. Die Bundesregierung hat zugesagt, im Rahmen der Überarbeitung des Bundesverkehrswegeplanes zu prüfen, ob der Bedarf für eine solche Autobahnverbindung bis zur A 9 existiert. Ich kann Ihnen - das beantwortet vielleicht schon die nächste Frage - über den Stand der Arbeiten berichten.

Da die Tschechische Republik eben keine Autobahn plant, wird daher die Straße nicht in das TEN-T aufgenommen werden. Die Straßenverbindung zwischen Paris und Istanbul ist im Ten-T Korridor IV die Autobahn A6, die allerdings noch nicht durchgehend fertiggestellt ist.

Aus “Angenommene Texte (P5_TAPROV(2002)05-30)” der Sitzung vom 30. Mai 2002.

P5_TAPROV(2002)0264

Transeuropäisches Verkehrsnetz ***I

Legislative Entschließung des Europäischen Parlaments zu dem Vorschlag für eine Entscheidung des Europäischen Parlaments und des Rates zur Änderung der Entscheidung Nr. 1692/96/EG über gemeinschaftliche Leitlinien für den Aufbau eines transeuropäischen Verkehrsnetzes (KOM(2001) 544 – C5-0478/2001 – 2001/0229(COD))
(Verfahren der Mitentscheidung: erste Lesung)

Der berichtete Beschluss war nichts anderes als die erste Lesung eines Entwurfes. MdEP Wuermeling ist in seiner Pressemitteilung seiner Zeit weit voraus!

Die Autobahn schafft Arbeitsplätze

Fiktion

Frankenpost 18.05.2002 “BEFÜRWORDER UND GEGNER ÜBER GEPLANTE OST-WEST-VERBINDUNG”

... meinte auch CSU-Landtagsabgeordneter Willi Müller. „Die wirtschaftliche Entwicklung einer strukturschwachen Region ist davon abhängig.“

Frankenpost 18.05.2002 “KONFERENZ IN MARKTREDWITZ: >>Neue Straße von Schirnding zur A9 ist höchst dringlich<<”

Für einen wirtschaftlichen Aufschwung in der von hoher Arbeitslosigkeit betroffenen Region Nordost-Oberfranken „und besonders im Landkreis Wunsiedel“ seien leistungsfähige Verkehrswege notwendig, sagte er. (Innenminister Beckstein)

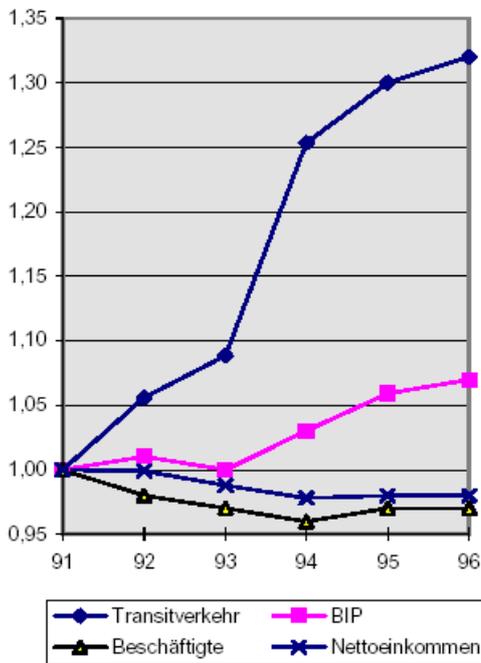
Fakten

Dipl. Oec. Stephan Brückl in "KOSTENWAHRHEIT-Verkehrsinfrastruktur und wirtschaftliche Entwicklung", Süddeutsches Institut Augsburg

Fördern Straßenbau und billiger Güterverkehr Beschäftigung und Wirtschaftsentwicklung? Es gibt keine Erfahrung oder empirische Evidenz dafür, dass Investitionen in Straßenbau die ökonomische Entwicklung befördern. "Wenn ökonomische Entwicklung das Ziel ist, dann hat der Straßenbau als Mittel versagt." Es überrascht dabei, dass dieser Umstand der europäischen Verkehrsministerkonferenz bekannt ist. Eine diesbezüglich durchgeführte Expertentagung kommt zu dem Ergebnis:

EU-Trends

"Trotz dieser wissenschaftlichen Zurückhaltung und Warnungen ist der Mythos von den Effekten größerer Transportinfrastrukturen nicht totzukriegen".



Fassen wir zusammen: Es gibt mittlerweile eine ganze Reihe empirischer Beobachtungen, die gegen den allgemeinen Glauben, dass mehr Verkehr auch Wohlstand und Arbeitsplätze bringt, sprechen. Doch wie kann man dieses Phänomen erklären? Hierbei spielen mehrere Faktoren eine Rolle: zum einen das Sinken des Transportwiderstandes, zum anderen das Verhältnis zwischen Transportkosten und Lohnkostendifferenzen einerseits und Produktivitätsdifferenzen andererseits.

Aus Forschungsprojekt: Regionale Effekte des Fernstraßenbaus in den neuen Bundesländern (Abschlußbericht). Projektleiter: Prof. Dr. Matthias Gather, Projektmitarbeiterin: Dipl.-Ing. Kirsten Bartsch, Fachhochschule Erfurt, Fachbereich Verkehrs- und Transportwesen.

Im Ergebnis dieser Untersuchung widerlegt Lutter, dass durch den Fernstraßenbau stark positive Beschäftigungseffekte ausgehen und auch die Standortentscheidungen von Unternehmen davon abhängen würden.

Quelle Brückl

Auch die Studie von Herbert Baum und Ulrich Graf "Eine Untersuchung der Wechselbeziehungen von Siedlungsverhalten, Standortwahl und Verkehrsinfrastrukturinvestitionen in Ballungsräumen" stellt resümierend fest, dass der Entwicklungsprozeß der Siedlungsweise und Flächennutzung in der Hauptsache vom sozialökonomischen Strukturwandel bestimmt wurde.

Keinerlei statistische Unterstützung liefern die in der Studie von Johannes Bröcker "Determinanten des regionalen Wachstums im sekundären und tertiären Sektor der Bundesrepublik Deutschland von 1970 bis 1982" erzielten Resultate für die These, es gebe einen signifikanten Einfluß der von der Verkehrsinfrastruktur abhängenden Erreichbarkeitsverhältnisse auf das regionale Wachstum. Die verkehrsinfrastrukturelle Versorgung wirke sich heute laut Bröcker großräumig gesehen nicht mehr raumdifferenzierend aus.

Die Autobahn im vordringlichen Bedarf zum BVWP

Fiktion

Frankenpost vom 22.03.2003: B303 NEU „Teilstück ist kurzfristig realisierbar“

MÜNCHEN - Bayerns Innenminister Günther Beckstein hat sich erfreut über die Aufnahme der „Fichtelgebirgsautobahn“ B303 neu in den Entwurf des bis 2015 gültigen Bundesverkehrswegeplan (BVWP) gezeigt, auch wenn bislang nur die Realisierung des Teilstücks zwischen Schirnding und der A93 bei Marktredwitz finanziell abgesichert ist. Dieses Teilstück ist aus Sicht Becksteins „kurzfristig realisierbar“. Mit Blick auf die im BVWP-Entwurf geltend gemachten ökologischen Vorbehalte meinte Beckstein, es müsse „halt sorgfältig geplant“ werden. Ein grundsätzliches Bauhindernis sah Beckstein in der Einstufung nicht

Fakten

Pressemitteilung des Bundesverkehrsministeriums bei der Vorstellung des Referentenentwurf zum BVWP am 20.03.2003:

Neue Vorhaben mit besonderem naturschutzfachlichen Planungsauftrag für VB

Solche Projekte haben Hinweis auf Umweltrisiken, die zunächst planerisch gelöst und abgearbeitet werden müssen. Wenn dies gelingt, kann dieses Projekt in den "Vordringlichen Bedarf" gehoben und dann gebaut werden.

Pressemitteilung des Umweltministers Trittin eben dazu am 20.03.2003:

Übrig geblieben sind rund 100 problembelastete Vorhaben, die in einer besonderen Liste erfasst werden. Im Gegensatz zur früheren Praxis werden sie nicht automatisch als vordringlicher Bedarf definiert. "Ob diese Projekte künftig zum vordringlichen Bedarf und damit realisierbar werden, hängt davon ab, ob die mit ihnen verbundenen ökologischen Probleme befriedigend gelöst werden können", sagte Trittin.

Dies werde für jedes einzelne Projekt geprüft; die Ergebnisse werden jeweils dem Deutschen Bundestag und seinen Ausschüssen vorgelegt, der dann erst über den Ausbaubedarf entscheidet.

Entwurf zum Bundesverkehrswegeplan, Kapitel 3.6.4.2:

Bei den besonders gekennzeichneten Projekten ist die in der Umweltrisikoeinschätzung aufgezeigte naturschutzfachliche Problematik abzarbeiten. Für diese Projekte besteht ein umfassender Planungsauftrag. Dabei wird auch untersucht, inwieweit bei den insofern noch nicht entscheidungsreifen Projekten die bisherigen Planungen oder aber Alternativplanungen, vor allem der Ausbau des vorhandenen Straßennetzes, verwirklicht werden können. Über diese Ergebnis berichtet das BMVBW dem Deutschen Bundestag so rechtzeitig, dass dieser das Ergebnis bei der Einstellung der Projekte in den Straßenbauplan als Anlage zum Bundeshaushalt berücksichtigen kann. Erst mit der Einstellung der Projekte dieser Kategorie in den Straßenbauplan als Anlage zum Bundeshaushalt und durch die im Bedarfsplan enthaltene Fiktion werden sie zu Projekten des Vordringlichen Bedarfs, weil für ihre Verkehrsbeziehung ein Ausbaubedarf i.S. des FStrAbG festgestellt ist.

Ebenda im Tabellenanhang:

Wenn man den Tabellenanhang zum BVWP ansieht, dann stellt man fest, dass bei dem Projekt BY7616 nicht die Kosten für den 4-streifigen Ausbau, sondern die angemeldeten Kosten für den 2-streifigen Ausbau angesetzt wurden. Schwupps verdoppelt sich das Nutzen-Kosten-Verhältnis, weil die Kosten ganz einfach halbiert wurden.

Wenn man den neu bewerteten Nutzen (20,125) mit den angemeldeten Kosten für den 4-streifigen Ausbau (13,347) in Relation setzte, dann erhält man für das Kosten-Nutzen-Verhältnis nur noch den Wert 1,5 statt des im BVWP angegebenen Wertes 2,9. *Ein Schelm wer Böses dabei denkt!*

Die Autobahn ist dringend erforderlich

Fiktion

Peggy Biczysko in der Frankenpost vom 18.Mai:

KONFERENZ IN MARKTREDWITZ:

„Neue Straße von Schirnding zur A9 ist höchst dringlich“

„Wir brauchen eine leistungsfähige Ost-West-Fernstraßenverbindung im Fichtelgebirgsraum.“ Mit dieser Forderung, enthalten in einer Resolution, machten die Teilnehmer einer Straßenbaukonferenz am Freitag in Marktredwitz unter der Federführung des bayerischen Innenministers Günther Beckstein Druck auf die Bundesregierung, den Ausbau zwischen der Bundesgrenze bei Schirnding und der A9 in die höchste Dringlichkeit des neuen Bedarfsplans für die Bundesfernstraßen einzustufen.

Es gab breite Übereinstimmung für den Bau einer neuen Straße mitten durch das Fichtelgebirge, zumal zur Konferenz eigentlich nur die Befürworter eingeladen worden waren.

Fakten

Verkehrswirtschaftliche Untersuchung Fichtelgebirge:

Kurzfassung, Seite 7: "Die Probleme des Ost-West-Verkehrs werden also weniger durch Kapazitätsengpässe verursacht, ..." oder ebenfalls auf Seite 7 wird der Einwand "Eine leistungsfähige europäische Ost-West-Straßenverbindung zieht zusätzlich Durchgangsverkehr – hauptsächlich Güterschwerlastverkehr – in eine attraktive Fremdenverkehrsregion. Sie beeinträchtigt insgesamt die wirtschaftliche Entwicklung und mutiert den Wirtschaftsraum in eine Transitregion." mit dem Satz entkräftet: "Bei These 2 wird übersehen, daß heute der großräumige europäische Fernverkehr ab Praha/Prag den Planungsraum (D 8/A 17 und D 5/A 6) umfährt.

Artikel in der Frankenpost vom 22.03.2003:

Nach Ansicht der mit der Bauplanung befassten Obersten Baubehörde Bayerns sei vorrangiges Ziel der Planungen einer „Fichtelgebirgsautobahn“ immer gewesen, den am Grenzübergang Schirnding vierspurig ankommenden Verkehr in Bayern auch vierspurig aufzunehmen und bis zur A93 abzuleiten. Der Lückenschluss zwischen A93 und A9 bei Gefrees werde gegenwärtig als „Vorsorgemaßnahme“ bewertet, die erst längerfristig zu realisieren sei

Artikel in der Frankenpost vom 24.04.2003:

Koschyk äußerte sein "großes Befremden" darüber, dass seitens der Bundesregierung eine Ost-West-Verbindung durch das Fichtelgebirge zwischen der A9 und der deutsch-tschechischen Bundesgrenze bei Schirnding nicht für notwendig erachtet werde.

In der Antwort der Parlamentarischen Staatssekretärin beim Bundesminister für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen, Iris Gleicke, heißt es, die Herausforderungen des EU-Binnenmarktes und Osterweiterung seien bei der Überarbeitung des Bundesverkehrswegeplanes und der Fortschreibung des Bedarfsplanes für die Bundesfernstraßen im Rahmen der zugrunde gelegten Straßenverkehrsprognosen berücksichtigt worden. Neben der Binnenverkehrsnachfrage sei hierbei auch die Verkehrsnachfrage im grenzüberschreitenden Straßenverkehr zu allen Nachbarstaaten dargestellt. ...

... Damit wird die grenzüberschreitende Verkehrsnachfrage adäquat und dem fachlichen Standard entsprechend berücksichtigt. ...

... Hinsichtlich des aus der Osterweiterung zu erwartenden Verkehrs seien in Bayern nur Verbindungen östlich der A93 und der A3 von Relevanz. ...

Bürgerinitiative gegen eine Autobahn durch das Fichtelgebirge

Sprecher: Friedrich Leidenberger, Am Lohbrunnen 52, 95163 Weißenstadt, Tel. 0 92 53 - 12 21 Sandra Krause, Amselweg 8, 95239 Zell, Tel 0 92 57 - 72 85
Internet: www.fichtelgebirgsautobahn.de Email: bi@fichtelgebirgsautobahn.de
Spendenkonto: Raiffeisenbank Gefrees, BLZ 773 637 49, Konto-Nr. 43 21 99