

Beschluss der 24.Landesmitgliederversammlung (LMV) in Wunsiedel  
vom 27. bis 29. März 2009

## Keine Zerschneidung des Fichtelgebirges

„Das Projekt der Fortsetzung der - damals noch nicht existierenden - Maintalautobahn bis zum Grenzübergang Schirnding ist bereits im ersten Anlauf, im Jahre 1973, bei der Erstellung des Bedarfsplanes für Fernstraßen durchgefallen. Diese Beurteilung konnte jedoch die Staatsregierung nicht davon abbringen, bei jeder neuen Fortschreibung des Bedarfsplanes abermals eine neue Straße zu fordern, sei es als Autobahn, sei es als Bundesstraße in verschiedenen Ausbauplanvarianten. Innenminister Joachim Herrmann hat nun zwar am 30. Januar 2009 der neuen Straße durch das Fichtelgebirge eine Absage erteilt und darüber freuen wir uns sehr; es müssen jedoch Taten folgen.

### **Der Bayerische Landtag muss das Aus beschließen!**

Zwei dahingehende Anträge der grünen Landtagsfraktion wurden bislang mit Mehrheit der CSU abgelehnt.

### **Die GRÜNE JUGEND Bayern fordert deshalb:**

#### **Die B303 neu muss aus der Fortschreibung des Bundesverkehrswegeplanes gestrichen werden!**

Erst dann wird man sehen, was die Worte des Innenministers wert waren.

Das ganze Fichtelgebirge ist als Einheit zu sehen. Es erfüllt die Funktion einer „Drehscheibe“ im Populationsaustausch der europäischen Fauna, jede weitere Zerschneidung hätte fatale Folgen. Dieser Tatsache muss bei allen weiteren Maßnahmen zwingend Rechnung getragen werden. An den drei bestehenden Autobahnen, die das Fichtelgebirge einschließen, müssen entsprechende Verbesserungen vorgenommen werden.

Die verkehrswirtschaftlichen Untersuchungen im Fichtelgebirge von 2000 und 2007 haben sich nicht nur bei den Verkehrsprognosen als Makulatur erwiesen. Auch die Raumwiderstände wurden wesentlich falsch beurteilt. Die Untersuchungen setzten als Begründung für den Bau einer neuen Autobahn einen Anstieg des Verkehrs voraus, obwohl bekannt war, dass der Verkehr auf der B 303 seit 1993 rückläufig ist. Die heute vorliegenden offiziellen Zahlen geben klar wieder, dass auf der B 303 östlich der A 93 der Verkehr seit 1990 nicht signifikant zugenommen hat. Im Jahre 1990 fuhren laut Straßenverkehrszählung 5481 Fahrzeuge pro Tag und im Jahre 2008 laut automatischer Dauerzählstelle 5583 Fahrzeuge pro Tag über den Grenzübergang Schirnding, bei stark fallender Tendenz, minus 10 Prozent für alle, minus 19 Prozent für den Schwerverkehr bezogen auf das Jahr 2006. Während der ersten elf Monate des Jahres 2008 nahmen aber, laut Angaben der Bayerischen Wirtschaftsministerium, die bayerischen Ausfuhren nach Tschechien um 7,5 Prozent auf 4,8 Milliarden Euro zu. Die bayerischen Importe aus Tschechien stiegen im selben Zeitraum um 13,6 Prozent auf 8 Milliarden Euro an. Dies wirft ein Schlaglicht auf die Bedeutung der B 303 für den Warenaustausch zwischen den beiden Ländern. Selbst der in beiden Untersuchungen prognostizierte Anstieg des Schwerlastverkehrs ist ausgeblieben.

#### **Damit entfällt jeglicher Grund für einen durchgehenden vierspurigen Ausbau der B303 östlich der A93.**

In Tschechien existieren derzeit keine Pläne für einen Ausbau der R 6 zwischen Cheb / Eger und der bayerischen Landesgrenze, es ginge also auch auf deutscher Seite eine Nummer kleiner.

Die Ortsumfahrung Schirnding ist für die bestehende Verkehrstärke bereits adäquat ausgebaut, dort muss nichts geändert werden. Mit einer schlichten Änderung der Markierung könnte man erreichen,

dass der Verkehr wechselseitig dreispurig fließen kann. Westlich von Schirnding könnte man mit einem wechselseitig dreispurigen Ausbau ebenfalls unproblematisch Überholmöglichkeiten schaffen, mit minimalen und damit kostengünstigen Änderungen an den technischen Bauwerken. Die Anwohner sollten einen guten Lärmschutz erhalten. Damit wäre die Straße hinreichend leistungsfähig ausgebaut, um allen zukünftigen Verkehr aufzunehmen.

Westlich von Tröstau sind die Verkehrsstärken auf der B 303 noch erheblich niedriger als zwischen Landesgrenze und Arzberg. Die Straße ist bereits in weiten Teilen vierspurig für 20 000 Fahrzeuge pro Tag ausgelegt. Im engen Maintal findet man einen dreispurigen Ausbau mit Überholmöglichkeiten. **Jeder weitere verkehrsfördernde Ausbau ist hier völlig unnötig**, speziell weil die extremen Raumwiderstände genau so groß sind, wie überall sonst im Fichtelgebirge. Ein vierspuriger Ausbau der bestehenden B 303 würde ein Neutrassierung im Rahmen der sogenannten Z-Variante bedeuten; de facto also eine Versatzlösung auf die A 9. Diese Variante geht über Gefreiser und Bernecker Gebiet mit zwei hohen Brücken über das landschaftlich einmalige Ölschnitztal zum Anschluss an die A 9.

**Die GRÜNE JUGEND Bayern fordert, dass auch die Planung für diese „Autobahn durch die Hintertür“ gestrichen wird.**

**Eine schnelle, signifikante, naturschonende und kostengünstige Entlastung westlich der A 93 kann durch eine Sperrung aller ost-west-führenden Straßen des Fichtelgebirges für den Transit-Schwerverkehr erreicht werden.**

Alleine der Anteil ausländischer LKW beträgt laut Zählung von 2003 etwas mehr als 50 Prozent. Sicherlich ist der Transitanteil noch viel höher, weil auch deutsche Lkw daran beteiligt sind. Nach Angaben des wissenschaftlichen Dienstes des Bundestages und europäischer Quellen reicht die bestehende Straßenverkehrsordnung als Rechtsgrundlage für diese Maßnahme aus. Weiträumige Umfahrungsmöglichkeiten existieren in den bestehenden Autobahnen A6, A93, A9 und A72. Der Quell- und Zielverkehr wäre von der Sperre nicht betroffen. Und wenn man für Sicherheitsmaßnahmen bei Fußballspielen hunderte Polizisten abstellen kann, dann sollte es auch zwanglos möglich sein, die Transitsperre zu überwachen.

Ergänzend muss die Bahnstrecke Marktredwitz - Eger umgehend zweigleisig ausgebaut und elektrifiziert werden, entsprechend bilateraler Verträge und der Einstufung in die prioritären Projekte des Bundesverkehrswegeplanes.

**Gütertransporte gehören auf den umweltfreundlichen Verkehrsträger Schiene!**

Die GRÜNE JUGEND Bayern sieht in diesen Vorschlägen eine überzeugende Lösung, um nicht überdimensionierte, Natur zerstörende Straßenprojekte zu schaffen, die niemand braucht und niemand haben will.

Wenn die bayerische Staatsregierung der Bevölkerung zugehört hätte, hätte man sich das immens viele Geld für Untersuchungen und Gutachten sparen können. Die Region hätte diese Mittel im sozialen, kulturellen und im ökologischen Bereich sehr viel nutzbringender anlegen können.

Eine Begründung des Bayerischen Innenministers für das Aus des Straßenbauprojektes B 303 neu, die bei der Umweltverträglichkeitsprüfung bestätigten extrem hohen Raumwiderstände im gesamten Fichtelgebirge - quasi der Sargnagel für die Pläne – zeigt, wie notwendig und sinnvoll es war, dass die damalige rot-grüne Bundesregierung bei der Fortschreibung des Fernstraßenausbaugesetzes den naturschutzfachlichen Planungsauftrag gesetzlich verankert hat.“