Irgendwann die letzte Ortsdurchfahrt zwischen Prag und Frankfurt am Main? (Bad Berneck, westlicher Ortsausgang). Der Kampf gegen die Fichtelgebirgsautobahn ist gewonnen. Doch es bleiben Fragen. Wie werden sich die Verkehrszahlen entwickeln? Wie entwickeln sich die tschechischen Ausbaupläne? Foto: red

Totgesagt, doch nicht beerdigt

Fichtelgebirgsautobahn und kein Ende: Warum das Projekt nicht sterben will

BAD BERNECK/GEFREES
Von Andreas Gewinner

Fichtelgebirgsautobahn und kein Ende. Nach einem zehnjährigen Tod besserungen an der B 303, etwa Vierspurigkeit am Silberhaus (1992) und eine Überholspur bei Bischofsgrün. Der lange geforderte kreuzungsfreie Ausbau bei Bischofsgrün (Birnstengel, Höhen-

die A 70. Argumentiert wird mit stetig steigenden Lastwagenzahlen auf der B 303. Insbesondere im Landkreis Wunsiedel erhofft man sich, Gewerbe anzuziehen. Doch der Widerstand in der

kündet Bayerns Innenminister Herrmann das Ende der Fichtelgebirgsautobahn. Von dem Projekt bleibt nur ein teilweiser Ausbau der B 303 übrig, in-

bahn ist gewonnen. Doch es bleiben Fragen. Wie werden sich die Verkehrszahlen entwickeln? Wie entwickeln sich die tschechischen Ausbaupläne? Foto: red

Totgesagt, doch nicht beerdigt

Fichtelgebirgsautobahn und kein Ende: Warum das Projekt nicht sterben will

BAD BERNECK/GEFREES
Von Andreas Gewinner

Fichtelgebirgsautobahn und kein Ende. Nach einem zehnjährigen Tod auf Raten feiern die einen den Sieg über das letzte Stück des ungeliebten Projekts, die sogenannte Z-Variante. Andere fürchten, irgendwann die letzte Ortsdurchfahrt zwischen Prag und Frankfurt zu haben.

Ein Blick zurück: Die Pläne für einen Ausbau der B 303 oder alternativ eine „Fichtelgebirgsautobahn" auf komplett neuer Trasse reichen mehr als 20 Jahre zurück. Seither gab es punktuelle Verbesserungen an der B 303, etwa Vierspurigkeit am Silberhaus (1992) und eine Überholspur bei Bischofsgrün. Der lange geforderte kreuzungsfreie Ausbau bei Bischofsgrün (Birnstengel, Höhenklinik) beginnt erst 2004 – mitten in die zunehmend kontroverse Diskussion um die „Fichtelgebirgsautobahn".

Seit 2000 werden verschiedene Varianten diskutiert, darunter eine neue Trasse im Raum Weißenstadt mit Untertunnelung des Waldsteins. Alternativ wird ein Ausbau der bestehenden B 303 überlegt und, zum Entsetzen Weidenbergs und anderer betroffener Kommunen, auch eine Südumfahrung des Fichtelgebirges mit direktem Anschluss an die A 70. Argumentiert wird mit stetig steigenden Lastwagenzahlen auf der B 303. Insbesondere im Landkreis Wunsiedel erhofft man sich, Gewerbe anzuziehen. Doch der Widerstand in der Region wächst. Im Hohen Fichtelgebirge sorgt man sich um den Tourismus. Insgesamt werden über 30 000 Unterschriften gegen das Projekt gesammelt.

Dieses stirbt in der Folge einen Tod auf Raten. Als Erstes wird die Südumfahrung beerdigt, dann eine nördliche Route mit Untertunnelung des Waldsteins. 2007 wird das Thema zum Spaltpilz für den Fichtelgebirgsverein wie auch für die Bürgerinitiativen Bad Berneck und Gefrees. Im Juni 2008 verkündet Bayerns Innenminister Herrmann das Ende der Fichtelgebirgsautobahn. Von dem Projekt bleibt nur ein teilweiser Ausbau der B 303 übrig, inklusive Ortsumgehung in Tröstau und Z-Variante: eine neue Trasse, die von der B 303 bei Bischofsgrün nordwestlich Richtung Gefrees und zur A 9 abzweigt. Ein Transitverbot auf der B 303 wird im Landtag im Dezember 2009 mit den Stimmen von CSU und FDP abgelehnt. 2012, im Dezember: 25 000 Einsprüche gehen ein gegen die Z-Variante im künftigen Bundesverkehrswegeplan, der bis etwa 2030 gelten soll. Herrmann verkündet, die Z-Trasse wird gestrichen.

HINTERGRUND

> Verkehrszahlen: Die Prognosen einer stetig steigenden Verkehrsentwicklung auf der B 303 aus den 1990er Jahren insbesondere beim Schwerverkehr haben sich nicht bewahrheitet. An der Zählstelle Bischofsgrün-Rangen waren zwischen April 2013 und März 2013 im Schnitt 1023 Lastwagen binnen 24 Stunden unterwegs – 30 Prozent weniger als der Durchschnitt des Jahres 2005. An der Zählstelle Schirnding waren zwischen April 2012 und März 2013 im Schnitt 930 Lastwagen am Tag unterwegs – 46 Prozent weniger als zwischen Juni 2006 und Mai 2007. Eine Handzählung in Bad Berneck im Jahr 2010 ergab 1300 Lastwagen am Tag.

> Tschechische Pläne: Östlich an die B 303 Richtung Prag schließt sich auf tschechischer Seite die R 6 (gleichzeitig E 48) an. Diese ist ab der Grenze bis Karlsbad vierspurig ausgebaut. Eine aktuelle Karte des tschechischen Verkehrsministeriums weist weitere Abschnitte der R 6 zwischen Karlsbad und Prag als vorgesehen für den vierspurigen Ausbau beginnend nach 2013 aus. Aber nur kleinere Teile sind als finanziert ausgewiesen. Auch in der Vergangenheit wurden Vorhaben immer wieder gestreckt und verschoben. Einer der Gründe für die Verzögerungen ist auch auf tschechischer Seite ein geringeres Verkehrsaufkommen als vorhergesagt. Widersprüchlich sind die Informationen über Ausmaß und Zeitplan der Ausbaupläne für die R 6. Auf einem Vorhabensplan bis 2025 ist die Strecke nicht durchgehend zum Ausbau vorgesehen, wie aus einer amtlichen Karte hervorgeht, die die Hohenberger Initiative unter www.fichtelgebirgsautobahn.info ins Netz gestellt hat. Die BI Bad Berneck hat dagegen Unterlagen, die eine komplette Vierspurigkeit von Prag bis Eger bis 2021 nahelegen.

Sie stehen auch im Internet unter: www.tinyurl.com/R6-Ausbau-2013

CHRISTOPH BOCHINGER

BIRGIT SEELBINDER

SANDRA SCHIFFEL

MICHAEL MÖSCHEL

> Verkehrszahlen: Die Prognosen einer stetig steigenden Verkehrsentwicklung auf der B 303 aus den 1990er Jahren insbesondere beim Schwerverkehr haben sich nicht bewahrheitet. An der Zählstelle Bischofsgrün-Rangen waren zwischen April 2013 und März 2013 im Schnitt 1023 Lastwagen binnen 24 Stunden unterwegs – 30 Prozent weniger als der Durchschnitt des Jahres 2005. An der Zählstelle Schirnding waren zwischen April 2012 und März 2013 im Schnitt 930 Lastwagen am Tag unterwegs – 46 Prozent weniger als zwischen Juni 2006 und Mai 2007. Eine Handzählung in Bad Berneck im Jahr 2010 ergab 1300 Lastwagen am Tag.

> Tschechische Pläne: Östlich an die B 303 Richtung Prag schließt sich auf tschechischer Seite die R 6 (gleichzeitig E 48) an. Diese ist ab der Grenze bis Karlsbad vierspurig ausgebaut. Eine aktuelle Karte des tschechischen Verkehrsministeriums weist weitere Abschnitte der R 6 zwischen Karlsbad und Prag als vorgesehen für den vierspurigen Ausbau beginnend nach 2013 aus. Aber nur kleinere Teile sind als finanziert ausgewiesen. Auch in der Vergangenheit wurden Vorhaben immer wieder gestreckt und verschoben. Einer der Gründe für die Verzögerungen ist auch auf tschechischer Seite ein geringeres Verkehrsaufkommen als vorhergesagt. Widersprüchlich sind die Informationen über Ausmaß und Zeitplan der Ausbaupläne für die R 6. Auf einem Vorhabensplan bis 2025 ist die Strecke nicht durchgehend zum Ausbau vorgesehen, wie aus einer amtlichen Karte hervorgeht, die die Hohenberger Initiative unter www.fichtelgebirgsautobahn.info ins Netz gestellt hat. Die BI Bad Berneck hat dagegen Unterlagen, die eine komplette Vierspurigkeit von Prag bis Eger bis 2021 nahelegen.

Sie stehen auch im Internet unter: www.tinyurl.com/R6-Ausbau-2013

CHRISTOPH BOCHINGER
BI GEFREES

Die Bürgerinitiative Gefrees hat mit dem Abwenden der sogenannten Z-Variante einen wesentlichen Teilerfolg erzielt. An eine Auflösung denkt die BI jedoch nicht, für den Herbst sind Mahnfeuer im Fichtelgebirge geplant. Außerdem will man die östlich des Silberhauses geplanten Ausbauten im Blick behalten, die auch Teil des künftigen Bundesverkehrswegeplanes sein sollen. Denn von der Grenze bis zum Silberhaus ist im Grunde ein vierspuriger Ausbau geplant, für Tröstau eine Ortsumgehung, die durch den Golfplatz gehen würde. Werden diese Pläne Wirklichkeit, „steigt auch der Druck, im Westen auszubauen", so Sprecher Christoph Bochinger. Die BI Gefrees ist ansonsten für ein Transitverbot auf der B 303 – und auf den Parallelrouten.

BIRGIT SEELBINDER
OB VON MARKTREDWITZ

Marktredwitz will „auf jeden Fall den vierstreifigen Ausbau zwischen der Landesgrenze und Marktredwitz-West", so Oberbürgermeisterin Birgit Seelbinder. Und weiter bis zur A 9 einen „bestandsorientierten Ausbau", also mindestens dreispurig. „Dass man nach Bischofsgrün Richtung Westen nicht mehr überholen kann, ist schon schlecht", so Seelbinder, die etwa auf das Edeka-Verteilzentrum in Marktredwitz mit rund 2200 Arbeitsplätzen verweist. Ebenso schlecht aus Marktredwitzer Sicht: die regelmäßigen Sperrungen im Winter bei Bischofsgrün. Dem könnte mit geothermischer Straßenheizung abgeholfen werden. Die Z-Variante hat man in Marktredwitz nie favorisiert „eher eine direkte Anbindung an die A 70".

SANDRA SCHIFFEL
BI BAD BERNECK

Der Ausbau der B 303 als Fichtelgebirgsautobahn und als sogenannter ‚moderater Ausbau' ist vom Tisch, zumindest westlich von Tröstau bis zur A 9. Die BI Bad Berneck rechnet aber langfristig mit steigenden Schwerverkehrszahlen. Grund: Der fortschreitende Ausbau der Europastraße zwischen Prag und Eger zur Autobahn. Nach den Plänen der tschechischen Behörden soll die E 48 bis 2021 komplett vierspurig und kreuzungsfrei ausgebaut sein. Dies bedeutet, dass Bad Berneck die einzige Ortsdurchfahrt auf der Strecke Prag-Schweinfurt wäre. Unser Hauptanliegen ist der Lärmschutz. Deswegen fordern wir: Entweder eine Transitsperre für den Schwerverkehr. Oder eine komplette Untertunnelung der gesamten Ortsdurchfahrt."

MICHAEL MÖSCHEL
VIZEPRÄSIDENT IHK

Aus Sicht der regionalen Wirtschaft ist ein bedarfsgerechter Ausbau der bestehenden B 303 unverzichtbar. Wenn das Fichtelgebirge als Wirtschaftsstandort Zukunft haben soll, ist eine leistungsfähige, sichere Ost-West-Verkehrsverbindung zwingend notwendig, denn nur so können die Unternehmen und der Tourismus im Fichtelgebirge dauerhaft wettbewerbsfähig bleiben. Die IHK fordert keinen ‚Fichtelgebirgshighway', doch die B 303 hat einige kritische Abschnitte, die unter Berücksichtigung der Ökologie geprüft werden müssen – auch im Interesse der Tausenden von Berufspendlern, die die B 303 als Arbeitsweg nutzen müssen. Zwischen Marktredwitz und der Landesgrenze halten wir den vierstreifigen Ausbau für unverzichtbar."