

Kapitel 1

Zahlen

Motivation

Die ganze Diskussion um die Fichtelgebirgsautobahn ist merkwürdig eindimensional. Entweder wird die Autobahn als einzige Lösung gesehen, oder der Bedarf einer Autobahn vollständig abgestritten. Andere – wenn auch kompliziertere Wege – werden so gut wie nie thematisiert.

Als Bad Bernecker Bürger kann ich mich nicht einer der beiden Varianten anschließen ohne eine genaue Analyse der Fakten, da Bad Berneck von ALLEN möglichen Varianten betroffen ist.

Ich glaube, dass eine sinnvolle Diskussion mit einer genauen Analyse der Lage beginnen muss, ohne sich auf Fakten zu beziehen, die die eigene Ansicht stützen, ohne andere Betrachtungsweisen ausschließen und ohne persönliche Angriffe („sponsored by GSV“)

Ich hoffe, dass dies zumindest zu einem Teil gelingt und bitte alle Leser, mich auf nicht schlüssige oder nicht nachvollziehbare Gedankengänge hinzuweisen. Und noch ein Hinweis: In dieser kleinen Studie wird besonders oft auf die Bürgerinitiative Fichtelgebirgsautobahn hingewiesen. Dies liegt aber nur daran begründet, dass diese als einzige genauere Informationen zu Fakten und zur eigenen Meinung ins Netz stellt. Meinungen sind wichtig, Fakten der Bürgerinitiative finden sich in vielen Stellen dieses Dokuments. Deshalb an dieser Stelle mein Dank dafür.

Hinweise zur Gliederung

Das Problem ist sehr vielschichtig. In weiteren Kapiteln werde ich versuchen, das Problem aus allen möglichen Blickwinkeln zu beleuchten. In diesem ersten Kapitel wollen wir das Problem rein quantitativ angehen, uns also nur mit den Zahlen zur Verkehrsstärke auseinandersetzen.

BI – B 303 Bad Berneck
Claus Rabsahl – Juli 2007

Zahlenspielereien

Kreisstraße oder Autobahn – Das ist hier die Frage

An der Frage, ob wir überhaupt eine Autobahn brauchen, oder ob der Bedarf lediglich der Planungswut der Straßenbaubehörden entspringt, scheiden sich bereits die Geister. Hören wir dazu die Gegner der Fichtelgebirgsautobahn:

Es fahren 6000 Fahrzeuge täglich über den Scheitel des Fichtelgebirges; Tendenz abnehmend. Eine derartige „Verkehrslawine“ wird andernorts auf Kreisstraßen abgewickelt. Die Bürgerinitiative gegen eine Fichtelgebirgsautobahn ist der Ansicht, dass hier Planungsrecht mit Planungspflicht verwechselt wurde – vorbei an allen bestehenden und zukünftigen Erfordernissen.

Quelle: http://www.gruene-hof.de/Fichtelgebirgsautobahn.28943.1.html?&&no_cache=1

Einen ganz anderen Standpunkt vertritt hier die Initiative Zukunft Fichtelgebirge, ein Zusammenschluss von Kommunen, Unternehmen und Verbänden.

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.

Quelle: <http://www.zukunft-fichtelgebirge.de/index01.htm>

Ja was nun? Brauchen wir nun die Autobahn oder nicht? Sehen wir uns dazu die Zahlen an, die die jeweiligen Interessensgruppen als Begründung nennen

Nehmen wir uns zunächst die Zahlen der Bürgerinitiative gegen eine Autobahn durch das Fichtelgebirge vor. Nach deren Zahlen an der Dauerzählstelle bei km 86 in Schirnding stehen täglich 1138 LKW's im Jahre 1993 1208 LKW's im Jahre 2002 entgegen. Die Gesamtzahl aller Fahrzeuge nahm in diesem Zeitraum von 5.916 auf 4.257 Kfz/Tag ab.

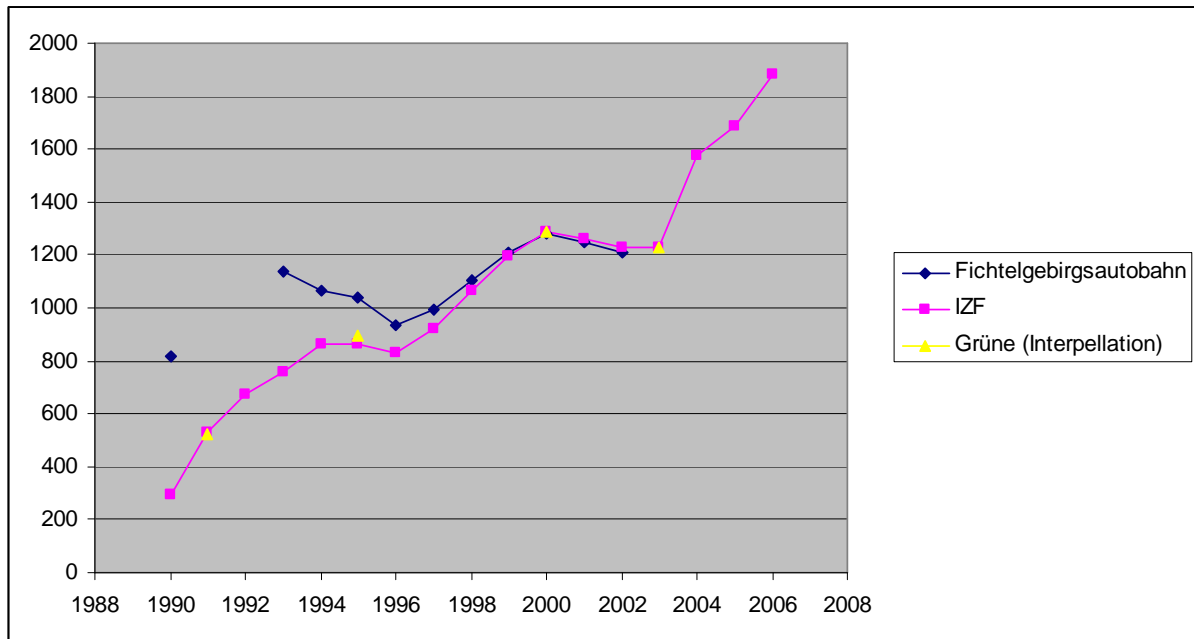
Quelle: http://www.fichtelgebirgsautobahn.de/medienordner/prof/Facts_Fiction.pdf

Na ja, dann können wir uns ja beruhigt zurücklehnen und einfach warten, bis der Verkehr ganz aus dem Fichtelgebirge verschwindet, wäre da nicht die Initiative Zukunft Fichtelgebirge (Autobahnbefürworter), die ganz andere Zahlen nennt: 758 LKW 1993 und 1.227 LKW's im Jahr 2002. Die Initiative nennt sogar die Zahlen von 1990 bis 2006, aus denen sich eine Steigerung von 295 LKW's auf 1.882 LKW's ergibt. Das sieht nun wirklich nicht gerade nach Stagnation aus.

Quelle: <http://www.zukunft-fichtelgebirge.de/images/LKW%20Zusammenstellung.pdf>

Die Zahlen unter der Lupe: Analyse für Schirnding

Wie bekommen wir nun diese ganzen Fakten auf einen Nenner? Versuchen wir es einfach mit einer Grafik



Die Grafik zeigt die verschiedenen Zahlen, die für Schirnding angegeben sind. Einerseits die Bürgerinitiative gegen die Fichelgebirgsautobahn (anhand einer Dauerzählstelle an der Grenze), andererseits die Initiative Zukunft Fichtelgebirge (Grenzübergangszählung). Zusätzlich wurde noch Zahlen des Innenministeriums aufgenommen, die auf Grund einer Anfrage der Grünen Fraktion gegeben wurden. Das IZF nennt die Zahlen für den LKW-Verkehr (also auch kleinere LKW's) die Bürgerinitiative die Zahlen für den Schwerverkehr. Deshalb sind die Zahlen eventuell nicht exakt vergleichbar, die Tendenz hingegen schon.

Quelle:http://www.gruene-fraktion-bayern.de/cms/files/dokbin/60/60182.interpellation_verkehr_von_und_nach_tsch.pdf
Grafik mit Excel erstellt, Datei kann zur Verfügung gestellt werden. Nicht fortlaufende Zahlenreihen werden in Excel leider als einzelne Punkte angegeben.

Im Jahre 1990 besteht noch eine erhebliche Differenz zwischen beiden Zählungen die sich im Laufe der Jahre jedoch angleichen. Ab etwa 2000 nähern sich beide Kurven an.

Wie geht es weiter? Leider liegen mir die neuesten Zahlen der Dauerzählstelle nicht vor. Die manuelle Straßenverkehrszählung von 2005 gibt aber 1.538 als LKW's/Tag im Schwerverkehr an. Ein etwas geringerer Wert als bei der Grenzübergangszählung. Die Daten des Zolls (Grenzübergangszählung) für Jan. und Febr. 2007 liefert wiederum ca. 7% Steigerung, der Verlauf der Kurve setzt sich also mit gleicher Steigung fort.

Exkurs: Getürkte Zahlen am Grenzübergang?

Die Zahlen für Schirnding sind relativ verwirrend. Wie kann es sein, dass 1990 am Grenzübergang ca. 300 LKW's gezählt wurden, und an der nächsten Straßeneinmündung plötzlich ca. 800 LKW's? Irgendetwas scheint hier nicht mit rechten Dingen zuzugehen.

Dies ist auch die Bürgerinitiative gegen die Fichtelgebirgsautobahn aufgefallen. Hören wir uns einmal an, wie dort dieses Problem gesehen wird, wobei mit Tatbestand die Ergebnisse der Dauerzählstelle Schirnding gemeint ist.

Dieser Tatbestand widerspricht Zahlen, die vom Zollamt Schirnding Landstraße verbreitet werden. Das Zollamt sieht erhebliche Steigerungsraten sowohl beim Güterverkehr als auch Individualverkehr am Grenzübergang Schirnding. Welche Methode bei der Ermittlung der Zahlen des Zollamts zu Grunde liegt ist aus den Daten nicht nachvollziehbar. Es scheinen sich jedoch bei der Ermittlung der Zahlen des Zoll grobe methodische Fehler eingeschlichen zu haben, wie der Vergleich der Zahlen des Zolls mit den amtlichen statistischen Zahlen der Straßenverkehrszählung und der automatischen Dauerzählstelle in Abbildung 6 zeigt. Bei den Zahlen des Güterverkehrs, geht das Zollamt von zu niedrigen Ausgangszahlen aus. Relativ zu den Werten von 1990 - die Zahlen des Zoll liegen hier um einen Faktor 2,7 unter den Zahlen der amtlichen Statistik - ergeben sich so weit überhöhte Steigerungsraten. Bei den Zahlen für alle Fahrzeuge sind die Zahlen des Zoll in manchen Jahren drei mal so hoch wie jene der amtlichen Statistik der Bundesanstalt für Straßenwesen.

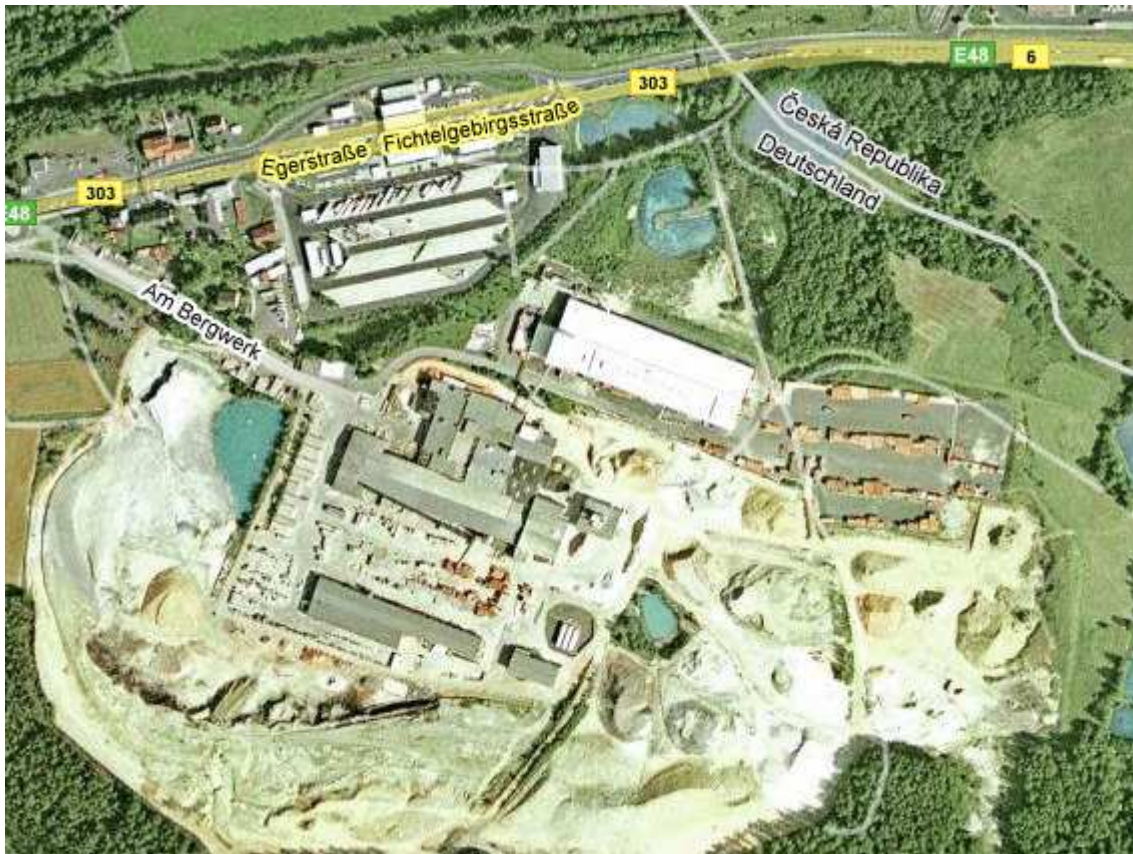
Die Zahlen sind ja wirklich verwunderlich. Man kann leicht auf die Idee kommen, die Praxis liefert falsche Zahlen. Man kann aber auch die Theorie überprüfen. Aber weiter im Text der Bürgerinitiative Fichtelgebirgsautobahn:

An dieser Stelle muß ich noch eine kleine Anekdote zum besten geben: Als ich erstmals bei der Podiumsdiskussion in Bad Alexandersbad die Zahlen des Zoll öffentlich in Zweifel zog, wurde darüber auch in der Lokalpresse berichtet. Einen Tag nach der Veröffentlichung rief der Leiter des Zollamtes Hof bei mir an, und fragte auf welcher Basis meine Zweifel begründet seien. Als ich ihm berichtete, dass an der B303 nach dem Grenzübergang eine automatische Dauerzählstelle arbeitet, war die spontane Reaktion meines Gesprächspartners "Wo, wer hat die gebaut?" Oder übersetzt, die Zähler des Zolls waren sich nicht bewusst, dass ihre Zählergebnisse überprüfbar waren!

Quelle: http://www.fichtelgebirgsautobahn.de/medienordner/prof/Neue_Zahlen.

Ohne Kommentar. Wenn wir die Theorie einmal in Frage stellen, dann müssten wir irgendeinen Grund finden, warum direkt nach dem Grenzübergang die LKW – Anzahl zunimmt. Ein scheinbar hoffnungsloses Unterfangen.

Wir haben bei der Initiative Zukunft Fichtelgebirge nachgefragt, deren Argumentation ja auf diesen Zahlen beruht, aber wir erhielten keine Antwort. Anscheinend wurde dort das Problem gar nicht analysiert. Auch das Straßenbauamt Bayreuth konnte und diesbezüglich nicht weiterhelfen. Ein genauer Blick auf die Umgebung des Grenzübergangs mit Google Maps hat das Geheimnis jedoch gelöst:



Blick auf den Grenzübergang Schirnding mit Google Maps

Direkt am Grenzübergang befindet sich ein großes Ziegelwerk. Wenn man weiß, dass mehrere Tausend Tonnen Tagesproduktion bei einem Ziegelwerk möglich sind, zu deren Produktion Ausgangsstoffe notwendig sind und deren Produkte ja ausgeliefert werden müssen (jeweils mit An- und Abfahrt) so liegt die Lösung für diesen scheinbaren Widerspruch auf der Hand.

Innerer Zusammenhang beider Kurven

Wenn wir uns jetzt mit diesem Hintergrundwissen nochmals der obigen Grafik zuwenden, so ist eine einfache Erklärung für den Verlauf der beiden Kurven meiner Meinung nach die:

Ab ca. 1990 ist die Produktion des Ziegelwerks rückläufig, der Schwerlastverkehr am Grenzübergang nahm aber zu. Beide Entwicklungen haben sich weitgehend aufgehoben, so dass die LKW-Zahlen sich nicht merklich erhöht haben. Anders ausgedrückt:

These: In den Jahren bis etwa 2000 wurde der Rückgang des lokalen Verkehrs durch die Steigerung des Transitverkehrs egalisiert. Ab etwa 2000 verlaufen beide Kurven in etwa gleich, die Steigerungsraten am Grenzübergang entsprechen grob denen auf der B 303.

Diesen Verlauf der Kurve der Dauerzählstelle in Schirnding kommentiert die Bürgerinitiative gegen die Fichtelgebirgsautobahn auf der Basis der Zahlen von 1993 bis 2002 wie folgt:

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.

http://www.fichtelgebirgsautobahn.de/medienordner/prof/Facts_Fiction.pdf

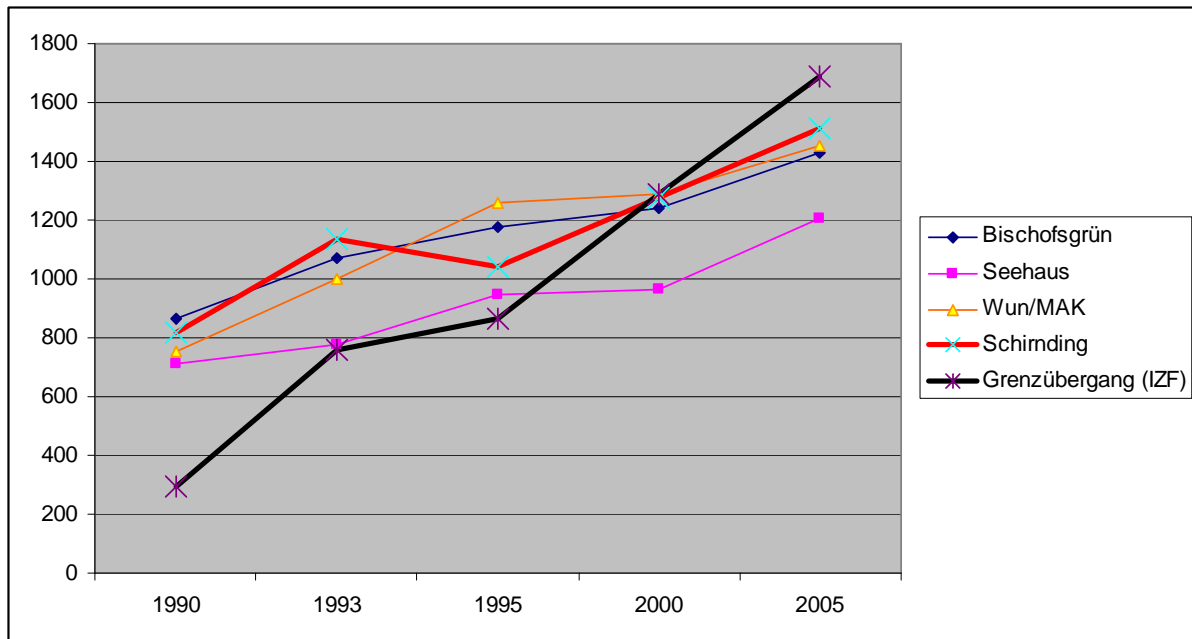
Die Fichtelgebirgsquerung

Lassen wir für einen Moment Schirnding beiseite und wenden uns der Entwicklung im hohen Fichtelgebirge an. Hierzu liefert der Bund Naturschutz die besten Zahlen. Auch hier ist die Gesamtentwicklung aller Fahrzeuge im Zeitraum von 1990 bis 2005 negativ. Anders auch hier die Entwicklung beim Schwerverkehr. Die Zahlen zeigen eine Zunahme von 713 LKW 1990 bis 1.207 LKW's 2005 an der Zählstelle Seehaus.

Quelle : <http://www.bayreuth.bund-naturschutz.de/index.php?id=961>

Wie sieht das nun grafisch? Als Datengrundlage für diese Zahlenreihe dienen die Zahlen der BAST (Bundesanstalt für Straßenwesen - manuelle Zählung aus obiger Quelle). Die Zählstellen liegen in Bad Berneck, bei der Höhenlinik Bischofsgrün, bei Tröstau. Für Schirnding wurden die Zahlen der Bürgerinitiative Fichtelgebirgsautobahn verwendet und um den Wert der manuellen Zählung für 2005 ergänzt. Als Vergleichswert dient die Grenzübergangszählung der Grenzpolizei.

Quellenhinweis : Quellen wie oben, Daten für 2005 für Schirnding wurden ergänzt mit manueller Zählung Bast (www.bast.de).



Schwerverkehrszahlen für die Fichtelgebirgsquerung

Die Jahre vor 2000 lassen eigentlich nur die Aussage zu, dass die Zahlen der Grenzübergangszählung nicht den Verkehr über die Fichtelgebirgsquerung determinieren. Auch wenn die Zahlen der manuellen Zählung für Schirmding doch für 1995 einen markanten Unterschied zeigt, so ist die Steigerungsrate für den Zeitraum bis 2005 doch fast gleich. Auffällig ist dass es wieder einmal das Jahr 2000 ist, ab dem die Tendenz aller Kurven übereinstimmt. Anscheinend sind tatsächlich ab 2000 die Zahlen der Grenzübergangszählung relevanter geworden.

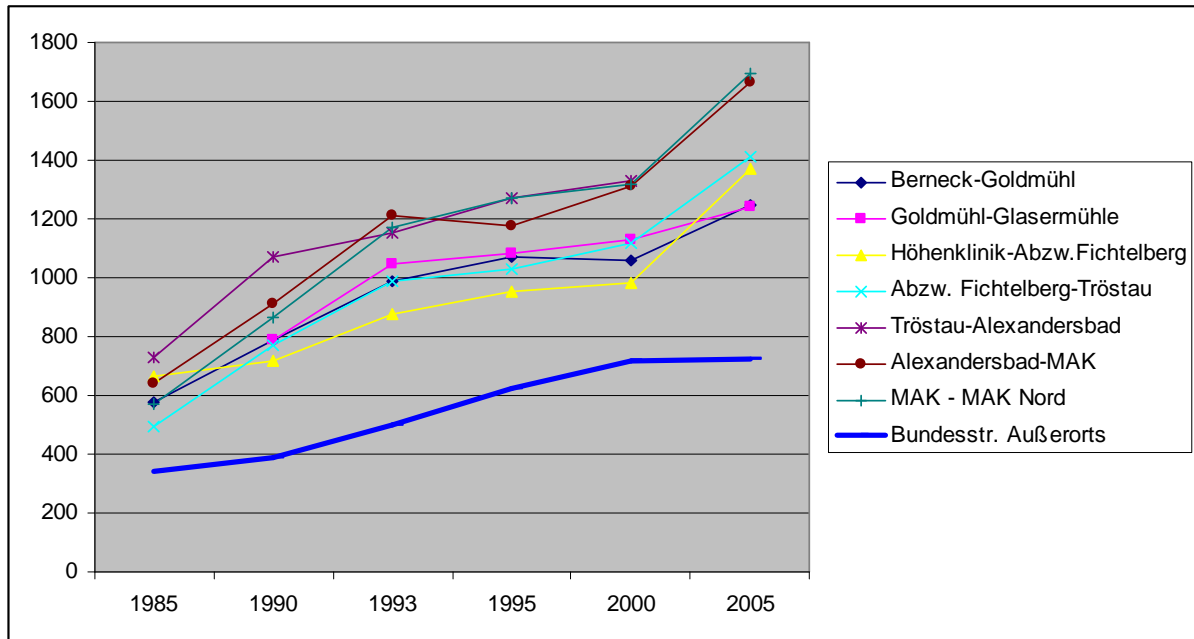
Dies stützt die oben genannte These der Kompensation der Steigerung am Grenzübergang durch den Rückgang des lokalen Verkehrs. Aber wir betrachten hier einen Zeitraum von lediglich fünf Jahren! Auch sind sicherlich auch andere Einflüsse beteiligt, die wir zum Teil in den folgenden Kapiteln betrachten werden.

Auch der einheitliche Kurvenverlauf nach 2000 stützt meiner Meinung nach diese Interpretation. Der uneinheitliche Kurvenverlauf ist vor 2000 zum Teil auf lokale Verkehre zurückzuführen. Durch den Rückgang des lokalen Verkehrs wird der zugrunde liegende Trend nun deutlicher.

Sehen wir uns nun den Sachverhalt noch etwas genauer an. Wir versuchen zu analysieren, inwieweit die Steigerungsraten an der Fichtelgebirgsquerung mit den Steigerungsraten des Gesamtverkehrs vergleichbar sind, ob also die Steigerungsraten über- oder unterproportional sind. Als Grundlage für den Vergleich dienen die Zahlen der BAST (Bundesanstalt für Straßenwesen) für die Gesamtfahrleistung der Kfz-Kategorien LKW und Sattelzug.

http://www.bast.de/cfn_005/nn_39112/DE/Statistik/Verkehrsdaten/Downloads/verkehrsdaten,templated=raw,property=publicationFile.pdf/verkehrsdaten.pdf

Eigene – unveröffentlichte Quellen auf Basis der manuellen Zählen der BAST



Verkehrszahlen Schwerverkehr an der Fichtelgebirgsquerung im Vergleich zu den Steigerungsraten in Deutschland

Hinweis: Die untere, dick durchgezogene Kurve stellt lediglich die Steigerungsrate dar, Die Anzahl der Fahrzeuge ist für diese irrelevant. Wenn man die Kurve an einen beliebigen Punkt nach oben verschiebt, so würde diese Kurve den Verlauf angeben, der sich aus einer dem Bundesdurchschnitt analogen Entwicklung ergeben würde.

Wir sehen, dass die Steigerungsrate zwischen 1985 und 1990 über der durchschnittlichen Steigerung des Schwerverkehrs lagen. Wahrscheinlich fand bereits vor der Grenzöffnung ein reger Handelsverkehr statt.

Zwischen 1990 und 2000 lagen die Steigerungsraten in etwa gleich, wenn nicht sogar teilweise unter (!) der durchschnittlichen Steigerung im Bundesgebiet (Was meines Erachtens auch die These des Rückgangs des lokalen Verkehrs stützt.). Eine besondere Belastung durch den Schwerlastverkehr ist jedenfalls nicht festzustellen.

Ab 2000 finden wir wieder eine Zäsur. Die Steigerung am Grenzübergang schlägt fast voll durch. Dies wird besonders deutlich vor dem Hintergrund, dass sich in diesem Zeitraum der durchschnittliche Schwerlastverkehr in Deutschland kaum verändert hat.

Diese Betrachtungsweise findet sich bei der Initiative Zukunft Fichtelgebirge nicht. Sehen wir uns aber kurz an, wie die Steigerung durch die Bürgerinitiative gegen die Fichtelgebirgsautobahn kommentiert wird. Es wird dabei auf eine Zählstelle westlich Bischofsgrün Bezug genommen, also in dem Bereich mit der geringsten Steigerung auf der Fichtelgebirgsquerung:

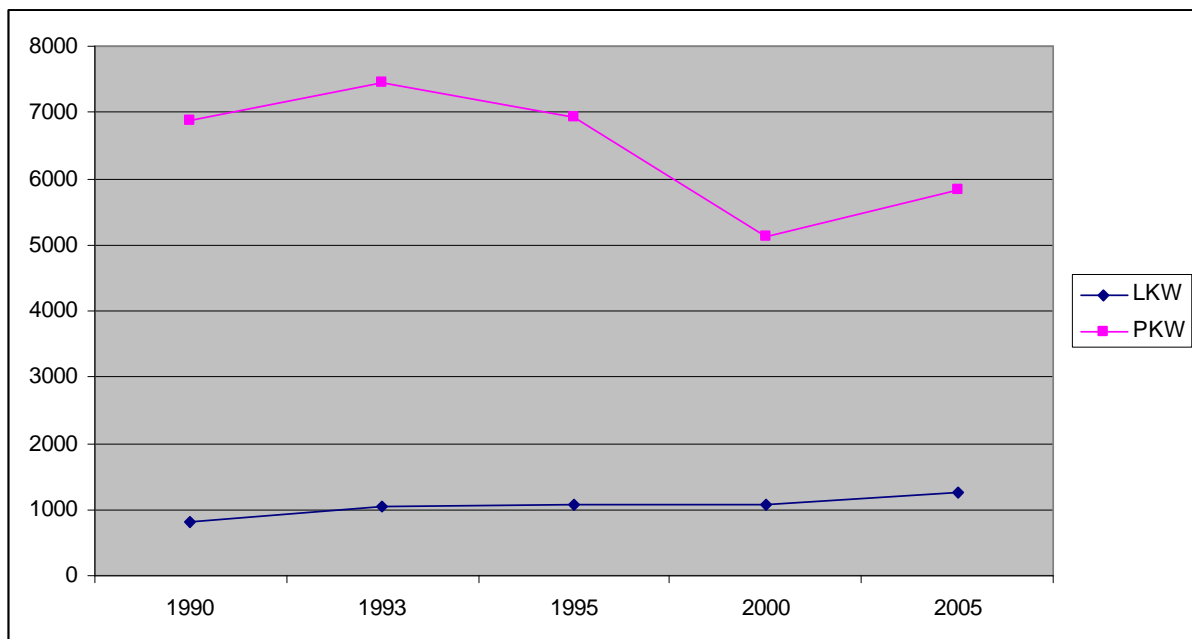
An der Zählstelle 9102 wurden wegen deren Lage im Baustellenbereich im Jahr 2005 keine Zahlen für den Schwerverkehr ermittelt. Das Diagramm zeigt allerdings, dass vor der EU-Osterweiterung der Schwerverkehr bei etwa 1000 Fahrzeugen pro Tag lag und nach der EU-Osterweiterung etwa konstant bei knapp 1400 Fahrzeugen pro Tag liegt.

Quelle: <http://www.fichtelgebirgsautobahn.de/index.php?name=News&file=article&sid=48>

Die Bürgerinitiative gegen die Fichtelgebirgsautobahn sieht also die EU-Osterweiterung als Grund für den Anstieg. Eine These, die durchaus etwas für sich hat. So stieg die Grenzübergangszählung ab ca. 2003 signifikant an, also zu dem Zeitpunkt, an dem die Erweiterung beschlossen wurde. Einen gleich bleibenden Verkehr kann ich allerdings nur an einer lokalen Stelle für wenige Jahre sehen. Die für diese Betrachtung relevante Grenzübergangszählung zeigt einfach andere Werte.

Die PKW-Zahlen

Die PKW-Zahlen sind für unser Problem eher irrelevant, da von ihnen im Vergleich zum Schwerverkehr weitaus weniger Belastung ausgeht. Ich habe jedenfalls noch nie von einer Bürgerinitiative gegen den Personenverkehr auf einer Bundesstraße gehört. Sehen wir uns der Vollständigkeit halber die Zahlen für Bad Berneck an.



PKW und LKW-Zahlen in Bad Berneck

Deutlich wird nebenbei, wie sich der Maßstab auf den Eindruck einer Grafik auswirkt. Der Schwerverkehr unten sieht fast gleich bleibend aus, obwohl dieser sich im betrachteten Zeitraum um 60% gesteigert hat

Da in der Diskussion meist mit dem durchschnittlichen täglichen Verkehr (DTV) argumentiert wird, und dieser ja den Personenverkehr umfasst, sollten wir dieses Problem noch etwas genauer betrachten.

Betrachtung auf der Basis des Gesamtverkehrs

Zu welchen Folgen eine unreflektierte Betrachtung auf der Basis des durchschnittlichen täglichen Verkehrs (DTV) führt, sei exemplarisch an einem Beispiel gezeigt.

Wann kann eine Autobahn gebaut werden?

Im Nordbayerischen Kurier vom 06.07.2007 findet sich ein Bericht über einige Aussagen vom MdB Horst Friedrich. Nun ist Horst Friedrich ja nicht irgendwer, sondern erstens Bayreuther und zweitens verkehrspolitischer Sprecher der FDP Fraktion. Auch er (als ausgewiesener Fachmann!) argumentiert mit den Zahlen des DTV. Wörtlich:

Denn die von der Bundesregierung offiziell genannten Zahlen der gegenwärtigen Verkehrsbelastungen mit rund 7.200 Personenkraftwagen in 24 Stunden auf der Bundesstraße 303 zwischen der Autobahn 93 und dem Grenzübergang nach Tschechien sind laut Friedrich weit unterhalb der Größenordnung, die überhaupt erst ein Nachdenken über einen vierspurigen Ausbau lohnend macht.

Im weiteren Text präzisiert er genau, wann es sich lohnt: erst ab 25.000 Fahrzeugen in 24 Stunden. Na ja, das ist ja eine eindeutige Aussage von einem Mitglied der FDP-Fraktion, die eigentlich nicht als extrem wirtschaftsfeindlich bekannt ist. Sehen wir uns doch einmal an, welche Folgen dies hätte:

Grenzübergang A3 Passau / Österreich: 21.300 DTV	wird geschlossen
Grenzübergang A6 Waidhaus /CZ 10.900 DTV	wird geschlossen
Grenzübergang A4 Görlitz PL 11.800 DTV	wird geschlossen
Grenzübergang A15 Cottbus / PL 7.200 DTV	wird geschlossen
Grenzübergang A12 Frankfurt Oder / PL 16.500	wird geschlossen
Grenzübergang A11 Stettin (PL) 8.300	wird geschlossen

Übersetzt: Wenn wir Herrn Friedrich ernst nehmen, dann würde es von der deutschen Ostsee bis zu den Bayerischen Alpen als einigen Grenzübergang die A8 bei Salzburg nach Österreich geben.

Nebenbei: Der Grenzübergang an der A15 (7.200 Kfz/Tag bei 24,2 % Schwerverkehrsanteil) ist am ehesten vergleichbar mit Schirnding (6.100 – 24,8%).

Die Prognosen

Weiter führt Herr Friedrich aus:

Gegenwärtig liegen die Zahlen für Personenkraftwagen und für den Schwerverkehr deutlich unter der Prognose für das Jahr 2015.

Im weiteren Text fällt dann wieder der Hinweis, dass der Zuwachs beim Personenverkehr weit unterhalb der Prognose liegt. Im Internet sind zwei Prognosen veröffentlicht oder erwähnt, die sich mit der B 303 beschäftigen.

Die verkehrswirtschaftliche Untersuchung

Zuerst die Verkehrswirtschaftliche Untersuchung Fichtelgebirge. Diese hat den Bedarf für die Fichtelgebirgsautobahn ergeben. Ein Ergebnis, dem man nicht unbedingt folgen muss. Jedenfalls wird dort als Steigerungsrate von 1998 bis 2020 für den inländischen Güterverkehr 20 % angegeben, für den Transitverkehr 70 %.

<http://www.regierung.oberfranken.bayern.de/down/Kurzfassungfgb.pdf>

Da mir nur die Zahlen von 2000 vorliegen und außerdem die Aufteilung inländischer Güterverkehr / Transitverkehr für die B 303 nicht vorliegt, gehen wir von folgenden Annahmen aus:

- Die Steigerung wird erst ab 2000 gerechnet
- Die Steigerung für den inländischen Güterverkehr ist Null (Ist er von 2000 bis 2005 ja auch in etwa).

Die Steigerung 2000 bis 2005 an der B 303 Abzweig Fichtelberg hat aber in diesem Zeitraum schon eine Steigerung von über 25%. Wenn wir diese fortschreiben, so hätten wir die behauptete Grenze schon 2015 übererfüllt.

Studie des Bund Naturschutz und der Bürgerinitiative gegen die Fichtelgebirgsautobahn

Eine andere Studie wurde vom Bund Naturschutz in Auftrag gegeben. Eine Kurzfassung wurde leider nicht im Internet zur Verfügung gestellt, obwohl sich eigentlich daraus Anstöße für einen „dritten Weg“ ergeben könnten. Allerdings gibt es Hinweise auf den Inhalt:

"In Anbetracht der realen Entwicklung der Verkehrszahlen für die B 303 im Planungsraum lässt sich für den Zeitraum 1995 - 2000 beim gesamten, durchschnittlichen KFZ - Verkehr ein deutlicher und kontinuierlicher Rückgang nachweisen. Im Güterverkehrsbereich ist eine mittlere Zunahme von ca. 5 % festzustellen." Hintergrund ist u.a. die Steigerung von fünf auf fünfzehn Grenzübergänge zwischen Bayern und Tschechien. Die Fortschreibung der Güterverkehrszunahme würde eine Zunahme des Gütertransportes um ca. 18% bis 2020 bedeuten.

Richtig ist: "Der für die B 303 maßgebliche Grenzübergang Schirnding weist in der Tendenz der Jahre 1995 - 2000 eine Abnahme des Verkehrsaufkommens von ca. 24 % (Gesamtverkehr) auf. Beim Güterverkehr trat im genannten Zeitraum quasi eine Stagnation ein."

http://www.bund-naturschutz.de/no_cache/presse/pressemitteilungen/detail/artikel/367/1679/pm/1176420486/427c7d8322/next/5.html

Diese Prognose ist bereits 2005 bei einer Steigerung von ca. 25 % überholt.

Wenn diese Prognosen nun nicht gemeint sind, auf welche Prognose bezieht sich Herr Friedrich eigentlich?

Ausblick

Wenn Sie an dieser Stelle eine Prognose oder ein Fazit erwarten, muss ich Sie leider enttäuschen. Das Problem ist nicht so einfach um nach einer quantitativen Analyse schon zu einer vernünftigen Aussage zu kommen.

Ich bitte Sie, die nächsten Kapitel abzuwarten. Ich würde diese gerne früh ins Netz stellen, aber schließlich muss man ja auch irgendwie seine Brötchen verdienen ...