



Eine Vielzahl von Argumenten gegen eine große Ostspange präsentierten die Mitglieder der Bürgerinitiative Biwo vor dem Landratsamt.

Foto: Pauline Lindner

Das „Warten“ auf die Ostspange

VERKEHR Der Kreisverkehrsausschuss beriet, ob die Umgehung von Gosberg im Bundesverkehrswegeplan verbleiben soll oder ob es Alternativen gäbe. Von den Demonstranten der Bürgerinitiative Biwo lassen sich die Politiker nicht beeindrucken.

VON UNSERER MITARBEITERIN PAULINE LINDNER

Forchheim – Nur wenige Mitglieder des Kreisverkehrsausschusses passierten die Demonstranten der Bürgerinitiative Pro Wiesenthal ohne Ostspange (Biwo) mit ihren Plakaten. Auf den Plan, genauer vors Landratsamt, hat die Biwo der Antrag der Grünenkreistagsfraktion gebracht, man möge die östliche Fortsetzung der B470 aus der Liste der Projekte nehmen lassen, die die bayerische Staatsregierung an den Bund zur Fortschreibung des Bundesverkehrswegeplans (BVWP) weiterleitet.

Norbert Schmitt, der stellvertretende Fachbereichsleiter Straßenbau am Staatlichen Bauamt Bamberg, rekapitulierte für die Räte Chronologie und Ist-Stand. Realisierungschancen auf diesem Weg sieht er nur, wenn das Vorhaben in den vordringlichen Bedarf aufgenommen

wird, was bislang nicht der Fall ist.

Dafür zeigte er ihnen zwei Alternativen auf, um durch die Kreis- und Staatsstraßenzüge vom Raum Gosberg zur Autobahn als Entlastung für Reuth zu nutzen. Anstelle der großen Trasse quer durch den Talgrund betreffen seine Ausführungen nur eine „kleine“ Ortsumgehung von Gosberg.

Bayerischer Straßenausbauplan

Der erste Weg wäre über den achten Ausbauplan für die Staatsstraßen. Hier wäre der Freistaat der Baulastträger. Derzeit gilt der siebte Plan – bis 2020. In ihm ist über den fraglichen Raum nichts enthalten. Der Ausbauplan ist zudem nicht wie der BVWP ein Gesetz, sondern nur ein Kabinettsbeschluss. Die Ortsumgehung könnte, so Schmitt, „frühestens ab 2021 aufgenommen werden“.

Realisierungschancen gäbe es dann ab 2025. „Aber nur, wenn sie in die erste Dringlichkeitsstufe aufgenommen würde.“

Ein Kriterium hierfür ist die Verkehrsbelastung. Heute befahren die Staatsstraße, die von Wiesenthau über Gosberg nach Kunreuth führt, von Norden kommend rund 10 000 Fahrzeuge und aus dem Kunreuther Raum rund 3000 Autos täglich. Die durchschnittliche Belastung einer Staatsstraße liegt laut Schmitt bei 9000 Fahrzeugen.

Sonderbaulastprogramm

Die zweite Alternative liefe über den Kreis bzw. die Gemeinde Pinzberg als Baulastträger. Eine Kreisbaumaßnahme könnte nach dem Verkehrsförderungs-gesetz mit etwa 60 Prozent bezuschusst werden. Die Gemeinde könnte mit Mitteln nach dem Sonderbaulastprogramm bauen. „Für solche Fälle gibt es den Ar-

„In den nächsten 20 Jahren fährt kein Bagger – beim Bund.“

Reinhardt Glauber
Landrat

tikel 13 f des Finanzausgleichsgesetzes“, betonte Schmitt. Das ganze Projekt ginge an den Freistaat über; die Staatsstraße nach Kunreuth würde dann eine Kreisstraße. Die Fördersatzte liegen bei 80 Prozent. Und: Wenn das Projekt noch heuer angemeldet würde, könnte es 2015/16 schon in die Beschlussphase kommen.

Aber: die Kosten? Nach „Faustwerten“ kommt eine rei-

ne Ortsumgehung von Gosberg – eine Strecke von rund drei Kilometern – auf etwa sieben Millionen Euro. Bei der Kreisversion bliebe ihm ein Eigenanteil von rund vier Millionen Euro. Beim Bau nach dem Sonderbaulastprogramm verblieben lokal knapp drei Millionen Euro.

Finanzspritze des Kreises

„In den nächsten 20 Jahren fährt kein einziger Bagger“, war sich Landrat Reinhardt Glauber (FW) für die große „Bundesversion“ sicher. Zeitnah umzusetzen sei nur eine kleine Lösung. „Pinzberg kann die drei Millionen nicht stemmen“, betonte Glauber. Er kann sich vorstellen, dass der Kreis die Geldsumme für eine Ertüchtigung der bisherigen Kreisstraßen im Raum der Kommune beisteuert, quasi eine „Anstatt“-Finanzspritze. Entscheiden solle das aber das nächste Gremium.