

## **Antwort**

### **der Bundesregierung**

**auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Dr. Anton Hofreiter, Winfried Hermann, Peter Hettlich, weiterer Abgeordneter und der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN  
– Drucksache 16/2119 –**

### **Ortsumfahrung Altenmarkt mit Aubergtunnel im Zuge der Bundestrassen 299 und 304**

#### **Vorbemerkung der Bundesregierung**

Die Ortsumfahrung Altenmarkt mit Aubergtunnel ist Teil eines seit den 70er-Jahren in den Bedarfsplänen des Bundes enthaltenen, aus fünf Ortsumfahrungen bestehenden Konzeptes für den ortsdurchfahrtenfreien Ausbau des Streckenzuges der Bundesstraßen B 299/B 304 zwischen den Autobahnen A 94 bei Altötting und A 8 bei Traunstein. Der geltende Bedarfsplan von 2004 weist die Ortsumgehungen Traunstein und Altenmarkt mit Aubergtunnel im Vordringlichen, die weiteren Ortsumgehungen Garching, Tacherting/Trostberg und Nunhausen/Matzing im Weiteren Bedarf, z. T. mit Planungsrecht aus.

Für die Ortsumgehung Traunstein ist die Planung abgeschlossen, der rechtskräftige Planfeststellungsbeschluss trägt das Datum 24. Juni 2005.

Das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (BMVBS) hat die Linienführung für das Gesamtprojekt – ausgehend von den Ergebnissen des zuvor auf Landesebene durchgeführten Raumordnungsverfahrens, in dem für Trostberg und für Traunreut die Westumfahrungen positiv und die Ostumfahrungen negativ beurteilt wurden – am 9. Juli 2004 förmlich bestimmt.

Die Planung für die Ortsumfahrung Altenmarkt mit Aubergtunnel ist bereits weitgehend konkretisiert, die Erarbeitung der Projektunterlagen ist im Wesentlichen abgeschlossen.

Die Ortsumfahrung Altenmarkt mit Aubergtunnel ist vor Ort zwischen Befürwortern und Gegnern umstritten. Eine zu den Gegnern zählende Bürgerinitiative hat den Bundesrechnungshof auf die ihrer Auffassung nach ungeeignete und unwirtschaftliche Projektplanung hingewiesen. Der Bundesrechnungshof hat sich bei einem Besuch vor Ort bei der zuständigen Straßenbauverwaltung in der 26. Kalenderwoche mit den Einzelheiten der Planung und mit den örtlichen Gegebenheiten vertraut gemacht. Das Ergebnis seiner Prüfung wird er in einer

Prüfungsmittelung zusammenfassen, die er voraussichtlich im Herbst der Straßenbauverwaltung und dem Baulastträger zuleiten wird.

1. Zu welchem Ergebnis kam ein Prüfungsverfahren des Bundesrechnungshofes zur Ortsumfahrung Altenmarkt?

Das Ergebnis seiner Überprüfung wird der Bundesrechnungshof im Herbst 2006 in Form einer Prüfungsmittelung der bayerischen Straßenbauverwaltung und dem Baulastträger zuleiten.

2. Welche Auswirkungen hatten die Erkenntnisse des Bundesrechnungshofes auf den Fortgang der Planungen?

Angesichts der noch nicht vorliegenden Prüfungsmittelung bislang noch keine.

3. Welche Lösungsansätze verfolgt die Bundesregierung zur Verringerung der Mehrbelastung durch die geplante Trassenwahl für den Ort St. Georgen, für den Verkehrsprognosen des Straßenbauamtes Traunstein für 2015 eine Verkehrsbelastung von ca. 25 000 Kfz/Tag ausweisen?

Für den nur wenige hundert Meter langen Bereich der Beibehaltung der vorhandenen, mit einem für 2015 prognostizierten Verkehr von 21 500 Kfz/24 h belasteten Bundesstraße B 304 im Ortsteil St. Georgen der Stadt Traunreut – in dem die kreuzende Bahnlinie unterfahren werden muss – verfolgt die Bundesregierung eine Lösung in Form einer durchgehenden, z. T. abgedeckten Tieflage.

4. Wie erklärt die Bundesregierung den Sachverhalt, dass das Projektinformationssystem (PRINS) eine signifikante Entlastung des Ortes St. Georgen auswies, im von der Regierung von Oberbayern durchgeführten Raumordnungsverfahren aber von einer Verkehrserhöhung von 75 bis 85 Prozent ausgegangen wird?

Das Prinzip der Bundesverkehrswegeplanung beruht auf der großräumigen Betrachtung von Fernverkehrsentwicklungen und kann daher in der Regel kleinräumige Regionalverkehre nur unvollständig berücksichtigen.

Gleichwohl werden bei der Raumwirksamkeitsanalyse – soweit darstellbar – auch Ortsstraßen mit abgebildet, wenn sie in Verbindung mit Verkehrsentlastungen aktivierbare städtebauliche Potenziale repräsentieren. Die für St. Georgen dargestellte signifikante Entlastung betrifft nicht die Bundesstraße B 304 – hier wird die Auffassung der Regierung von Oberbayern geteilt – sondern eine parallele Ortsstraße.

5. Werden die im PRINS eingestellten Informationen regelmäßig aktualisiert, und wenn nein, warum nicht?

Nein. Über den Fortgang des Bundesfernstraßenbaues berichtet das BMVBS jährlich gemäß § 7 Fernstraßenausbaugesetz mit dem Straßenbaubericht.

6. Welche Auswirkungen auf die Feinstaubbelastung hat die talquerende ortsnahe Fernstraßenführung im Bereich Altenmarkt/Trostberg?

Ausgehend von einer nur unwesentlichen Gesamterhöhung der Feinstaubbelastung wird sich die Situation im innerstädtischen Bereich durch die Konzentration des Verkehrs auf der Ortsumgehung deutlich entspannen. Quantitative Auswirkungen bleiben einer detaillierten Untersuchung vorbehalten.

7. Rechtfertigt eine maximale Verkehrsentlastung von 18 Prozent im Stadtbereich Trostberg laut Raumordnungsverfahren den geplanten Straßenbau?

Das Planungsziel für die Bundesstraßen B 299/B 304 ist ein durchgängiger ortsdurchfahrtsfreier Ausbau. Das schließt auch Abschnitte mit hohem Quell- und Zielverkehr, d. h. mit begrenzter Entlastung vom Durchgangsverkehr ein.

8. Wie weit ist der Grunderwerb fortgeschritten?

Nach Aussagen der bayerischen Straßenbauverwaltung ist – trotz häufiger Angebote der Grundeigentümer – Grunderwerb für die Ortsumgehung Altenmarkt mit Aubergtunnel im Zuge der Bundesstraßen B 299 und B 304 bislang nicht erfolgt.

9. Mit welchem Realisierungszeitraum rechnet die Bundesregierung, nachdem einige Grundstückseigentümer für die Trasse notwendige Grundstücke nicht zur Verfügung stellen wollen?

Angesichts der kontroversen Diskussionen um das Projekt bleibt zunächst das Vorliegen des Baurechtes abzuwarten. Einen Zeitpunkt hierfür zu nennen wäre spekulativ.

10. Warum wurde bei Trassenwahl auf die Industrieanbindung im Osten Trostbergs und Traunreuts verzichtet?

Als Ergebnis des alle Beurteilungsgrößen zusammenfassenden Raumordnungsverfahrens hat die zuständige Regierung von Oberbayern die östlichen Trassenvarianten als nicht den Erfordernissen der Raumordnung entsprechend verworfen.

