

Antwort

der Bundesregierung

**auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Horst Friedrich (Bayreuth), Jan Mücke, Patrick Döring, weiterer Abgeordneter und der Fraktion der FDP
– Drucksache 16/5791 –**

Planungsfortschritt der Bundesstraße B 303 neu

Vorbemerkung der Fragesteller

Die Regierung Oberfranken stellte Anfang April 2007 diverse verkehrliche Untersuchungen zu dem Neubauvorhaben der Bundesstraße B 303 neu (B 303 Gefrees – A 93 oder Alternative A 93 – AD A 9/A 70) vor.

1. Wie weit ist die Bewertung des besondern naturschutzfachlichen Planungsauftrages für die B 303 neu fortgeschritten?

Am 2. April 2007 stellte die bayerische Straßenbauverwaltung bei der Regierung von Oberfranken als Ergebnis der Raumempfindlichkeitsanalyse (der 1. Stufe der Umweltverträglichkeitsstudie) für den zugrunde liegenden Untersuchungsraum – begrenzt durch eine Linie Münchberg–Selb–Bundesgrenze im Norden, Bundesgrenze nördlich Hohenberg a. d. Eger–Schirnding–Anschlussstelle Pechbrunn (Autobahn A 93) im Osten, Anschlussstelle Pechbrunn–Immenreuth–Weidenberg–Bayreuth im Süden und Autobahn A 9 im Westen – 7 umweltfachliche und bautechnisch mögliche Korridore vor.

Im Ergebnis der Gesamtbetrachtung der verkehrlichen, umweltfachlichen und wirtschaftlichen Aspekte sollen – neben dem Ausbau der vorhandenen Bundesstraße B 303 – davon die 3 mittleren Korridore nördlich der bestehenden Bundesstraße B 303 in den folgenden Planungsschritten vertieft untersucht werden, die übrigen 4 Korridore schieden wegen mangelnder Eignung aus.

2. Teilt die Bundesregierung in Kenntnis der Einstufung des Projekts in den Verkehrswegeplan die Annahme, dass ein Baubeginn 2009 möglich ist, wie dies von der bayerischen Bauverwaltung angenommen wird?

Ein Baubeginn 2009 für die Bundesstraße B 303 neu westlich Schirnding scheidet schon angesichts des zurückliegenden Planungsstandes aus; für die 2. Fahrbahn der Ortsumgehung Schirnding allerdings – für die das Planfeststellungsverfahren läuft – könnte ein solcher Baubeginn möglich werden.

3. Trifft es zu, dass bei einem Scheitern des naturschutzfachlichen Planungsauftrages das Projekt vollständig aus der Planung gestrichen wird?

Es gibt keine Erkenntnis für ein Scheitern des naturschutzfachlichen Planungsauftrages. Über ein Streichen des Projektes aus dem Bedarfsplan entscheidet der Gesetzgeber.

4. Ist die Bundesregierung bereit, Verhandlungen darüber aufzunehmen, den Status der B 303 (alt) als Europastraße aufzuheben?
5. Ist die Bundesregierung dazu bereit, die Bundesautobahnen 9, 72 und 93 alternativ zur B 303 (alt) in Kombination als Europastraße zu benennen und wenn nein, warum nicht?

Die Fragen 4 und 5 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Eine umwegige Ausweisung der Europastraße E 48 (Schweinfurt–Bayreuth–Karlsbad–Prag) zwischen Bad Berneck und Marktredwitz über die Autobahnen A 9/A 72/A 93 anstelle des bisherigen direkten Verlaufes über die Bundesstraße B 303 widerspricht der Funktion der Europastraßen als durchgängige Achsen und wird daher von der Bundesregierung nicht verfolgt.

6. Wie haben sich die Verkehrszahlen auf der B 303 (alt) seit Aufstellung des Bundesverkehrswegeplanes aus dem Jahr 2003 im Vergleich zur Verkehrsprognose bis 2015 entwickelt?

Der Vergleich der Verkehrszählungen 2005 zu 2000 zeigt für die Bundesstraße B 303 zwischen der Autobahn A 9 und der deutsch/tschechischen Grenze – mit Ausnahme des Bereiches von Marktredwitz – eine durchschnittliche Verkehrszunahme von rund 10 Prozent, für den Lkw-Verkehr liegt der Verkehrszuwachs westlich der Autobahn A 93 bei rund 25 Prozent, östlich davon bei rund 50 Prozent.

Bezogen auf die Bewertungsprognosen des Bundesverkehrswegeplans für die Bundesstraße B 303 neu liegen die Gesamtbelastungen der Bundesstraße B 303 für 2005 westlich der Autobahn A 93 mit rund 7 200 Kfz/24 h bei rund 35 Prozent, ostwärts davon mit rund 7 500 Kfz/24 h bei rund 60 Prozent; beim Lkw-Verkehr liegen die Werte westlich der Autobahn A 93 mit rund 1 520 Lkw/24 h bei rund 40 Prozent, ostwärts davon mit rund 1700 Lkw/24 h beim doppelten Prognosebetrag (rund 200 Prozent).

7. Wie hoch gestaltet sich der Lkw-Anteil, im Verhältnis zum Gesamtverkehr auf der B 303 (alt)?

Der Anteil des Lkw-Verkehrs am Gesamtverkehr liegt – mit Ausnahme des Bereiches Marktredwitz – westlich der Autobahn A 93 zwischen 20 Prozent und 25 Prozent, ostwärts der Autobahn A 93 bei rund 25 Prozent.

8. Wie hat sich der Lkw-Anteil seit Einführung der Lkw-Maut entwickelt?

Der Lkw-Anteil hat kontinuierlich zugenommen, allerdings angesichts fehlender paralleler grenzüberschreitender Autobahnen nach Tschechien nicht aufgrund von Mautverlagerungen seit dem 1. Januar 2005, sondern aufgrund des Fortfalles der Lkw-Kontrollen im Zusammenhang mit der EU-Osterweiterung zum 1. Mai 2004.