

Kleine Anfrage

**der Abgeordneten Dr. Anton Hofreiter, Bettina Herlitzius, Winfried Hermann,
Peter Hettlich und der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN**

Bau der Ortsumfahrung Schirnding im Zuge der Bundesstraße 303

Die Bundesstraße 303 stellt auf ihrem letzten Abschnitt bis zur tschechischen Grenze die Fortsetzung der geplanten Fichtelgebirgsautobahn (B 303n) dar. Auf diesem Abschnitt soll an die bereits bestehende einbahnig zweispurige Ortsumgehung Schirnding eine zweite Fahrbahn „angebaut“ werden. Die Bundesstraße erhalte den Charakter einer Autobahn (geplanter Querschnitt RQ 26 +). Für die Baumaßnahme fand kein Raumordnungsverfahren statt. Ein Erörterungstermin zum Planfeststellungsverfahren wurde von der Anhörungsbehörde auf Antrag abgelehnt.

Wir fragen die Bundesregierung:

1. Wie erklärt die Bundesregierung die Differenz zwischen den Prognosewerten von zwischen 20 000 und 22 000 Kfz/24 h und der aktuellen Verkehrsbelastung, die die Bundesanstalt für Straßenwesen auf täglich 6 100 Fahrzeuge beziffert?
2. Ist es richtig, dass die Basis für die genannte Prognose von 20 000 Fahrzeugen pro Tag aus der Verkehrsuntersuchung 2007 das Bestehen einer durchgehenden vierspurigen Straßenverbindung von der Grenze bei Schirnding bis zur Autobahn 9 voraussetzt?
3. Ist es weiter richtig, dass ebenfalls laut Verkehrsuntersuchung 2007, im so genannten Prognosebezugsfall, also ohne den Bau einer durchgehenden vierspurigen Straßenverbindung B 303 neu von der Grenze bei Schirnding bis zur Autobahn 9, im Jahr 2025 etwa 7 200 Fahrzeuge pro Tag auf der B 303 alt fahren würden?
4. Warum besteht die Notwendigkeit auf der Basis von 7 200 Fahrzeugen pro Tag eine Straße im Querschnitt RQ 26 zu bauen?
5. Ist es weiter richtig, dass der geplante Anbau der zweiten Fahrbahn an die Ortsumgehung Schirnding weder nach Osten zum Grenzübergang, noch nach Westen zur Autobahn 93 oder gar zur Autobahn 9 durch eine durchgehende vierspurige Straßenverbindung angebunden ist?
6. Ist daher der Schluss zulässig, dass die Begründung des Bedarfs für den Anbau der 2. Fahrbahn an die Ortsumgehung Schirnding durch einen prognostizierten Verkehr von 20 000 Fahrzeugen auf falschen Annahmen und unrichtigen Voraussetzungen beruht, ein Bedarf also nicht existiert?

7. Inwieweit ist es korrekt, dass der Bedarf für den Anbau einer zweiten Fahrbahn an die Ortsumgehung Schirnding aus dem induzierten Verkehr hergeleitet wird, den der Ausbau einer durchgehend vierspurigen Straßenverbindung von der Grenze bis zur Autobahn 9 hervorrufen würde, deren Fertigstellung aber zum Zeitpunkt der Vollendung der geplanten Baumaßnahme nicht absehbar ist?
8. Wie hoch wird der induzierte Verkehr eingeschätzt?
9. Inwieweit hält die Bundesregierung die Behauptung für richtig, dass zwischen dem Anbau einer zweiten Fahrbahn an die Ortsumgehung Schirnding (Endausbau RQ 26) und den Projekten BY7616 und BY7617 des Bundesverkehrswegeplanes kein Zusammenhang besteht?
10. Trifft es zu, dass in den Jahren 2004 bis 2007, trotz Beitritts der tschechischen Republik zur EU, trotz Einführung der LKW-Maut, entgegen dem historisch bekannten Trend und bei steigendem Wirtschaftswachstum eine signifikante Zunahme des Schwerverkehrs am Grenzübergang Schirnding ausgeblieben ist?
11. Welche Auswirkung auf die Verkehrsströme werden durch den Wegfall der Gewichtsbeschränkung für Fahrzeuge an Grenzübergängen durch die Aufnahme Tschechiens zum Schengenraum erwartet?
12. Inwieweit liegen der Bundesregierung Verkehrsbelastungszahlen vor, aus denen man schließen kann, wie sich der Verkehrsfluss mit der Fertigstellung der Autobahn 6 auf mittlere Sicht ändert?

Berlin, den 9. Juni 2008

Renate Künast, Fritz Kuhn und Fraktion