

## **Antwort**

### **der Bundesregierung**

**auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Dr. Anton Hofreiter, Bettina Herlitzius, Winfried Hermann, weiterer Abgeordneter und der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN  
– Drucksache 16/9536 –**

### **Bau der Ortsumfahrung Schirnding im Zuge der Bundesstraße 303**

#### Vorbemerkung der Fragesteller

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 Anordnungsbehörde auf Antrag abgelehnt.

#### Vorbemerkung der Bundesregierung

Im Zusammenhang mit seiner Entscheidung für eine 2-bahnige Ost-West-Bundesfernstraße 303n von der Bundesgrenze bei Schirnding über die Autobahn 93 bis zur Autobahn 9 hat der Gesetzgeber im Bedarfsplan 2004 für den Bereich der vorhandenen Ortsumfahrung (OU) Schirnding der Bundesstraße 303 den Anbau einer 2. Fahrbahn festgelegt. Den mit der gesetzlichen Bedarfsfeststellung verbundenen Planungsauftrag bzw. das Planungsrecht für das Gesamtprojekt erfüllt die zuständige bayerische Straßenbauverwaltung.

Für den bestandsnahen Ausbau der OU Schirnding läuft bereits das Planfeststellungsverfahren. Für die 2-bahnige Weiterführung der Bundesstraße 303 nach Westen bis zur Autobahn 9 laufen die Planungen. Aufbauend auf den Ergebnissen der 2007 abgeschlossenen Raumempfindlichkeitsanalyse mit zugehöriger Verkehrsuntersuchung werden derzeit im Rahmen der 2. Stufe der Umweltverträglichkeitsstudie in den ermittelten Korridoren Varianten entwickelt und in ihren Wirkungen verglichen.

Der Abschluss des – nach Abstimmung einer Vorzugslinie mit dem Straßenbaulastträger – von der bayerischen Straßenbauverwaltung ab 2009 angestreb-

ten Raumordnungsverfahrens ist die Voraussetzung für die weiteren Planungsschritte Linienbestimmung, Vorentwurf und Planfeststellung, die sukzessive folgen sollen und in denen die derzeit noch offene Trassenführung der Bundesstraße 303n festzulegen sein wird.

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?

Die angesprochene Verkehrsmenge von 6 100 Kfz/24h entspricht der durchschnittlichen Verkehrsbelastung der Bundesstraße 303 östlich von Schirnding (gem. amtlicher Straßenverkehrszählung 2005). Ein Vergleich mit den für das Jahr 2025 prognostizierten Verkehrsmengen in den Korridoren westlich der Autobahn 93 ist wenig aussagekräftig.

Mit der geplanten 2-bahnigen Bundesstraße 303n wird eine Bündelung des Verkehrs im Zuge dieser neuen leistungsfähigen Ost-West-Verbindung und gleichzeitige Entlastung der Anwohner entlang des nachgeordneten Straßennetzes prognostiziert.

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?

Bei der Verkehrsuntersuchung 2007 wurden die vom Gesetzgeber mit dem Bedarfsplan 2004 getroffenen Projektprioritäten zu Grunde gelegt. Dies hat – je nach Korridorvariante – Prognosebelastungen für die Bundesstraße 303n von bis zu 22 000 Kfz/24h ergeben.

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?

Gemäß Verkehrsuntersuchung 2007 beträgt im Prognosebezugsfall die Verkehrsmenge auf der bestehenden Bundesstraße 303 im Bereich der OU Schirnding bis zur Landesgrenze 8 900 Kfz/24h und im weiteren Verlauf westlich der Autobahn 93 bis zu 17 000 Kfz/24h. Der dabei für das Jahr 2025 prognostizierte Schwerverkehrsanteil ist absolut wie relativ außergewöhnlich hoch und liegt erheblich über dem durchschnittlichen Schwerverkehrsanteil für Bundesstraßen in Bayern.

4. Warum besteht die Notwendigkeit auf der Basis von 7 200 Fahrzeugen pro Tag eine Straße im Querschnitt RQ 26 zu bauen?

Die vom Gesetzgeber mit dem Bedarfsplan getroffene Festlegung einer 2-bahnigen Ost-West-Verbindung von der Bundesgrenze bei Schirnding bis zur Autobahn 9 ist auf Grundlage der verkehrlichen und sonstigen Randbedingungen erfolgt. Die Prognosebelastungen der Verkehrsuntersuchung 2007 bestätigen die getroffenen Entscheidungen für die Bundesstraße 303n.

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?

Der im Planfeststellungsverfahren befindliche Anbau der 2. Fahrbahn der OU Schirnding ist Bestandteil der vom Gesetzgeber festgelegten durchgehenden 2-bahnigen Verbindung von der Bundesgrenze bis zur Autobahn 9. Außerdem strebt die Tschechische Republik an, den autobahnähnlichen Ausbau der rund 50 km langen Anschlussstrecke von der Bundesgrenze bis Karlsbad bis zum Jahr 2013 größtenteils fertigzustellen.

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?

Der Anbau der 2. Fahrbahn an die Ortsumgehung Schirnding ergibt sich aus den Festlegungen im aktuellen Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen. Die Maßnahme ist im Vordringlichen Bedarf enthalten.

Im Übrigen wird für den als Teil der 2-bahnigen Ost-West-Verbindung von der Bundesgrenze bis zur Autobahn 9 im Bedarfsplan 2004 als vordringlich ausgewiesenen Anbau der 2. Fahrbahn der Bundesstraße 303 Ortsumgehung Schirnding in der Verkehrsuntersuchung 2007 eine Prognosebelastung von bis zu 13 600 Kfz/24h (Schwerverkehrsanteil: 2 700 Fz/24h) ermittelt.

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?

Die Fragen 7 und 8 werden wegen ihres Sachzusammenhanges gemeinsam beantwortet.

Im Prognosebezugsfall ergibt sich im Bereich der Ortsumgehung Schirnding eine Verkehrsbelastung von 8 900 Kfz/24h. In den Prognoseplanfällen betragen dort die Verkehrsbelastungen 13 100 bis 13 600 Kfz/24h, je nach Planungsvariante.

Die Differenz zwischen der in der Verkehrsuntersuchung 2007 ermittelten Verkehrsbelastungen für den Prognosebezugsfall von 8 900 Kfz/24h und den Prognosebelastungen der untersuchten Korridorvarianten resultiert zum größten Teil aus dem mit der geplanten leistungsfähigen Ost-West-Verbindung zur Entlastung des untergeordneten Straßennetzes angestrebten Bündelungseffekt.

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?

Der Anbau der 2. Fahrbahn im Zuge der vorhandenen Bundesstraße 303 Ortsumgehung Schirnding ist ein eigenständig verkehrswirksamer Projektab-

schnitt (Verkehrseinheit) und Teil der östlich der Autobahn 93 geplanten 2-bahnigen Bundesstraße (BY7617). Die zusammenhängend betriebene Planung mit der Weiterführung der Bundesstraße 303n östlich der Autobahn 93 bis zur Autobahn 9 (BY 7616) trägt dem mit dem Gesamtprojekt angestrebten verkehrlichen Nutzen und der notwendigen planerischen Abstimmung der Einzelprojekte Rechnung.

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?

Der Vergleich der im Jahresmittel 2007 im Bereich der Dauerzählstelle bei Schirnding gemessenen Schwerverkehrsbelastungen mit dem Jahr 2004 zeigt einen Anstieg von rund 12 Prozent und damit eine weitere Zunahme des Schwerverkehrs im Zuge der Bundesstraße 303.

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?

Die Fragen 11 und 12 werden wegen ihres Sachzusammenhanges gemeinsam beantwortet.

Die Auswirkungen auf die Verkehrsströme durch den Wegfall der Gewichtsbeschränkung für Fahrzeuge an Grenzübergängen durch die Aufnahme Tschechiens zum Schengenraum sind – wie auch die im September 2008 erfolgende Gesamtfertigstellung der deutsch-tschechischen Autobahnverbindung A 6/D 5 Nürnberg–Prag (Via Carolina) – in der Verkehrsuntersuchung 2007 berücksichtigt worden. Für die Bundesstraße 303 bei Schirnding wird demnach ein weiterer Anstieg des Schwerverkehrs prognostiziert.