

Antwort

der Bundesregierung

**auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Elisabeth Scharfenberg,
Dr. Anton Hofreiter, Bettina Herlitzius, weiterer Abgeordneter und der Fraktion
BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN
– Drucksache 17/12936 –**

Streichung der Bundesstraße 303 (Fichtelgebirgsautobahn) aus dem Bundesverkehrswegeplan

Vorbemerkung der Fragesteller

Im Rahmen der Erarbeitung eines neuen Bundesverkehrswegeplans sind die Bundesländer aufgefordert, Projektvorschläge für den neuen Bundesverkehrswegeplan zu unterbreiten. Im November 2012 wurde seitens des Bayerischen Staatsministerium des Innern eine Vorauswahl erwogener Projekte für den neuen Bundesverkehrswegeplan im Rahmen der Öffentlichkeitsbeteiligung vorgestellt. Darin ist die sogenannte Fichtelgebirgsautobahn entgegen früherer Äußerungen des bayerischen Staatsministers des Innern, Joachim Herrmann, nicht mehr enthalten. In der Presse hatte er erklärt, dass „ein völliger Neubau quer durch die Landschaft“ vom Tisch sei (siehe Frankenpost, 17. November 2012). Auch der Neubau der Bundesstraße 303 zwischen der Autobahn 9 und Bischofsgrün wurde in einer Pressemitteilung des Bayerischen Innenministeriums vom 30. Januar 2013 als „weder finanzierbar noch gewünscht“ bezeichnet. Im Rahmen der Öffentlichkeitsbeteiligung zur Fortschreibung des Bundesverkehrswegeplans hatte insbesondere dieses Teilprojekt eine eindeutige Ablehnung erfahren.

Trotz dieser Einschätzung und der daraus folgenden Absage an einen Neubau der B 303 will der bayerische Innenminister nicht unerhebliche Teilstrecken der B 303 weiterhin in der endgültigen Vorschlagsliste aus Bayern führen; so die Verlegung und damit der Neubau der Strecke zwischen Tröstau und Sickersreuth sowie die Erweiterung von zwei auf vier Fahrstreifen zwischen Marktredwitz-West und der A 93. Außerdem soll weiter der vierstreifige Ausbau zwischen der A 93 und der Bundesgrenze zur Tschechischen Republik in der Liste geführt werden. Damit wird an einem teilweise autobahnähnlichen Ausbau der B 303 festgehalten, obwohl davon auszugehen ist, dass die Erwägungen, die gegen einen Gesamtausbau sprechen, auch für den Teilausbau gelten.

Das Gesamtprojekt des Ausbaus der B 303 zwischen der A 9 und der A 93 hat bereits den Petitionsausschuss des Deutschen Bundestages anlässlich einer Petition der „Bürgerinitiative gegen die Fichtelgebirgsautobahn – Gefrees und

Umgebung“ zu einer kritischen Einschätzung veranlasst. In der Beschlussempfehlung vom 29. März 2012 (Protokoll Nr. 17/60, Petition 1-16-12-9110-043654) werden alle Trassenkorridore durch das hohe Fichtelgebirge als „im Ergebnis umweltfachlich und wirtschaftlich äußerst problematisch“ (ebd. S. 15) bezeichnet. Abschließend heißt es in der Beschlussempfehlung: „Vor dem Hintergrund der Ausführungen, insbesondere aber mit Blick auf Ergebnisse der Umweltverträglichkeitsstudie und des schwindenden Bedarfs des Autobahnausbaus, vor allem im Abschnitt A 93 und der Landesgrenze D/CZ, unterstützt der Ausschuss das Anliegen des Petenten, auf den Bau der Bundesstraße B 303 n zu verzichten“ (ebd. S. 16). Der Deutsche Bundestag folgte der Beschlussempfehlung des Petitionsausschusses (Bundestagsdrucksache 17/9180) und überwies die Petition an die Bundesregierung. In der Antwort des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (BMVBS) auf die Petition vom 12. November 2012 wird deutlich, dass sich für eine Querverbindung zwischen den Autobahnen 9 und 93 aus umweltfachlicher wie auch wirtschaftlicher Sicht keine aussichtsreiche Variante abzeichnet. Das BMVBS bittet daher die bayerische Straßenbauverwaltung, „die Neubauplanung im Abschnitt ‚A 9–A 93‘ nicht im bisherigen Umfang weiterzuerfolgen, sondern stattdessen zu prüfen, ob hier kleinräumige Lösungen (wie etwa dreistreifiger Ausbau, Ortsumgehungen) Aussicht auf Erfolg haben könnten“.

1. Wie beurteilt die Bundesregierung vor dem Hintergrund, dass ein Neubau der gesamten B 303 vom zuständigen bayerischen Innenminister negativ beschieden wird, den vierstreifigen Ausbau von Teilstücken der B 303?
2. Wie schätzt die Bundesregierung die künftige Verkehrsentwicklung für den Abschnitt zwischen A 93 und der Grenze zwischen Deutschland und der Tschechischen Republik ein?
3. Auf welche Prognosen stützt die Bundesregierung ihre Einschätzung (bitte mit Quellenangabe)?
4. Wie schätzt die Bundesregierung vor diesem Hintergrund den wirtschaftlichen Nutzen eines Ausbaus des Abschnitts A 93 und der Landesgrenze zwischen Deutschland und der Tschechischen Republik für die Region ein?
5. Sieht die Bundesregierung vor dem Hintergrund, dass auf tschechischer Seite die Straßenzüge der R 6 zwischen Karlsbad und Prag sowie zwischen der Grenze und Cheb/Eger nur zweispurig gebaut wurden, weiterhin die Notwendigkeit zum vierstreifigen Ausbau der Teilstrecke A 93 bis zur Landesgrenze zwischen Deutschland und der Tschechischen Republik?
6. Wie schätzt die Bundesregierung die Verkehrsentwicklung vor dem Hintergrund der Entlastung der Region durch die südlich gelegene A 6 ein?
7. Welche Auswirkung auf den Schwerverkehr sieht die Bundesregierung im Fall des weiteren Ausbaus von Teilabschnitten der B 303?
8. Welche Auswirkungen sieht die Bundesregierung durch den autobahnähnlichen vierstreifigen Ausbau des Abschnitts A 93 und der Landesgrenze zwischen Deutschland und der Tschechischen Republik für das Biotopverbundprojekt Grünes Band in Bezug auf den Flächenverbrauch und die vorhandene Flora und Fauna?
9. Liegt der Bundesregierung zur Ermittlung von Querungsmöglichkeiten durch das Fichtelgebirge eine Umweltverträglichkeitsstudie der bayerischen Straßenbauverwaltung vor, auf die der Petitionsausschuss in seiner Beschlussempfehlung hinweist, und welche Vorzugsvariante wird darin empfohlen?

10. Welches Ergebnis hat die Bundesregierung aus dieser Studie gewonnen, und liegen die Ergebnisse dem Land bereits vor, bzw. wann werden sie dort vorliegen?

Die Fragen 1 bis 10 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Seit September 2008 steht die Verbindung Nürnberg–Prag durchgängig als deutsch-tschechische Autobahn A 6/D 5 zur Verfügung. Mit der Fertigstellung der A 6 hat sich auch die Verkehrssituation auf der B 303 vor allem im Abschnitt bei Schirnding entspannt. Hier deutlich messbar von knapp über 7 000 Kfz/24h in 2006 auf maximal 5 200 Kfz/24h in 2010 (Verkehrszählung des örtlich zuständigen Bauamtes).

Insgesamt ist im Gesamtabschnitt zwischen der Landesgrenze und der A 9 der Verkehr im Vergleich der Daten der Straßenverkehrszählung aus 2005 und der Zählung aus 2010 im überwiegenden Streckenanteil zurückgegangen. Geringe Verkehrssteigerungen weisen nur die Bereiche „Bad Berneck bis zum Anschluss an die A 9“, „Tröstau–Bad Alexanderbad“ und „Schirnding–Arzberg“ auf.

Zur Ermittlung der Querungsmöglichkeiten durch das Fichtelgebirge wurde durch die Bayerische Straßenbauverwaltung eine Umweltverträglichkeitsstudie (UVS) mit dem Ergebnis einer Vorzugsvariante erstellt und dem Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung vorgelegt. Insgesamt zeigen die Ergebnisse der UVS für den Abschnitt A 9–A 93 sehr hohes Konfliktpotential sowohl bei Neubauvarianten als auch bei einem am Bestand orientierten Ausbau. Alle Trassenkorridore durch das hohe Fichtelgebirge sind im Ergebnis damit umweltfachlich und wirtschaftlich äußerst problematisch.

Da die von der Bayerischen Straßenbauverwaltung bisher vorgenommenen Planungen gezeigt haben, dass sowohl der vierstreifige Ausbau der B 303 bei Marktredwitz als auch der vierstreifige Neubau einer Querverbindung zwischen den Autobahnen A 9 und A 93 infrage gestellt ist, wird aus Sicht des Bundes eine Überprüfung der Gesamtkonzeption des Ausbaus der B 303 bis zur Landesgrenze erforderlich.

Das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung hat die Bayerische Straßenbauverwaltung daher bereits aufgefordert zu prüfen, welche Planungsalternativen im Zuge der B 303 im Landkreis Wunsiedel erforderlich und möglich sind, um eine zukunftsfähige und dem Bedarf entsprechende Verkehrsabwicklung gewährleisten zu können.

Die Bayerische Straßenbauverwaltung war demnach gefordert, für die Fortschreibung des Bundesverkehrswegeplans ein schlüssiges und zukunftsfähiges Gesamtkonzept für die B 303 im gesamten Bereich zwischen der A 9, der A 93 und der Landesgrenze zwischen Deutschland und Tschechischer Republik zu entwickeln, das sowohl den Grundsätzen der Wirtschaftlichkeit als auch den naturschutzfachlichen und verkehrlichen Anforderungen genügt.

Gemäß dem aktuellen Informationsstand beabsichtigt das Land Bayern, wieder einen vierstreifigen abschnittswisen Ausbau der B 303 für die Aufstellung des für 2015 geplanten Bundesverkehrswegeplans (BVWP) anzumelden.

Es wird aber zu prüfen sein, welche Fahrstreifenanzahl entsprechend der für das Jahr 2030 prognostizierten Verkehrsnachfrage im Zuge der B 303 tatsächlich erforderlich sein wird.

11. Sieht die Bundesregierung beim Güterumschlag die Möglichkeit einer Entlastung des Straßenverkehrs zugunsten der Schiene angesichts der Tatsache, dass die kreisfreie Stadt Hof, das Oberzentrum im Hofer Land,

einer der bedeutendsten Logistikstandorte in Bayern ist, und wenn ja, welche Bahnstrecken sollten ausgebaut, reaktiviert bzw. elektrifiziert werden?

12. Welche Auswirkungen auf die regionale Straßenverkehrsentwicklung sieht die Bundesregierung durch den Ausbau des grenzüberschreitenden Bahnverkehrs in Richtung Tschechische Republik?

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

Die Möglichkeit einer Entlastung des Straßenverkehrs zugunsten der Schiene ist grundsätzlich in der Region Hof gegeben, zumal im Rahmen der ABS Nürnberg–Marktredwitz–Reichenbach/Grenze zwischen Deutschland und Tschechischer Republik die Elektrifizierung der Strecke erfolgen wird. Der Abschnitt Hof–Reichenbach (Vogtland) wird derzeit elektrifiziert und soll Ende 2013 in Betrieb gehen. Im Abschnitt Hof–Marktredwitz/Grenze zwischen Deutschland und Tschechischer Republik wurde mit den Planungen begonnen.

Vorbehaltlich der Aufnahme in den neuen Bundesverkehrswegeplan wäre in diesem Zusammenhang noch die Elektrifizierung der Strecke Marktredwitz–Regensburg zu nennen. Mit der Elektrifizierung des Abschnittes Marktredwitz–Grenze zwischen Deutschland und Tschechischer Republik sieht die Bundesregierung ebenfalls die Möglichkeit der Verlagerung der Güter auf die Schiene im grenzüberschreitenden Verkehr.