

Über den Unsinn der Ortsumgehung Schirnding

13. März 2017

Zusammenfassung

Das Projekt BY7616 wurde durch ein getürktes, um den Faktor Zwei zu hohes NKV in den Weiteren Bedarf mit Planungsrecht gezogen. Auch auf der Basis dieser falschen Einstufung wurde am 21. September 2016 die Baufreigabe erteilt - 13 Jahre nach dem 5. Gesetz zur Änderung des Fernstraßenausbaugesetzes und sieben Jahre nach Planfeststellung, wenige Monate vor dem 6. Gesetz zur Änderung des Fernstraßenausbaugesetzes. Für das Projekt bestand schon 2003 kein Bedarf.

Das Projekt B303-G050-BY-T02-BY enthält die östliche, 4,5 Kilometer lange Teilstrecke des Projekts BY7617. Im Bundesverkehrswegeplan 2030 steht es mit dem geringen NKV von 1,3 lediglich im Weiteren Bedarf. Dies auch nur, weil für die Modellrechnung in den PRIN erneut grob unplausible Annahmen eingeflossen sind. Selbst das NKV von 1,3 ist noch gnadenlos schön gerechnet. Realistisch liegt das NKV unter Eins. Für das Projekt besteht kein Bedarf, es sollte gestrichen werden.

Exkurs zum Bundesverkehrswegeplan 2003

Der Neubau einer autobahnähnlichen Straße zwischen A 9 und Grenzübergang Schirnding ist als die Projekte BY7616 und BY7617 im Bedarfsplan 2004 eingetragen.

- BY7617 wurde mit einem Nutzen-Kosten-Verhältnis (NKV) von 2,3 bewertet und in den Vordringlichen Bedarf mit besonderem naturschutzfachlichen Planungsauftrag eingeordnet.
- BY7616 wurde mit einem NKV von 2,9 in den Weiteren Bedarf mit besonderem naturschutzfachlichen Planungsauftrag eingestuft.

Die Punktlandung bei einem NKV von 2,9, die für eine Einstufung in den Vordringlichen Bedarf notwendig war, beruht dabei auf einem Fehler: **Es wurden die Kosten für den zweispurigen Ausbau der Straße mit dem Nutzen des vierspurigen Ausbaus in's Verhältnis gesetzt. Ohne diesen Fehler liegt das NKV bei 1,5. Das Projekt wäre nicht in den Weiteren Bedarf mit Planungsrecht aufgenommen worden.**

Bei einem Gespräch im Bundesverkehrsministerium am 03. Juni 2003 wurde auf den Fehler hingewiesen und das Vorliegen dieses Fehlers durch den zuständige Referenten, einen Herr Bartsch bestätigt. Im Gesetz zur 5. Änderung des Fernstraßenausbaugesetzes war der Fehler dennoch weiterhin zu finden.

Noch im Jahr 2007 wurde jedoch das hohe Nutzen-Kosten-Verhältnis als Begründung für die Notwendigkeit des Baus der B 303 neu von Ministerialrat Manfred Jung von der Obersten Baubehörde des Freistaats in's Feld geführt. Daraufhin wurde auch Herr Jung auf den Fehler aufmerksam gemacht. Er bestätigte erneut, dass ein Fehler vorliegt und versprach Abhilfe, Zitat:

über Ihre Ausführungen zu einem zu hohen Nutzen/Kosten-Faktor bei der Bedarfsplanfortschreibung habe ich gestern mit Herrn Bartsch vom BMVBS gesprochen. Wie bereits in den von Ihnen zitierten Gesprächen hat Herr Bartsch einen Fehler in den Prins-Daten bestätigt, den der Bund im Laufe des Sommers korrigieren will. Mit freundlichen Grüßen
Jung

Und in einer weiteren e-mail kurze Zeit später

selbstverständlich im Sommer 2007, sonst hätte ich das Jahr dazugeschrieben. Wir werden Sie informieren, wenn der Fehler behoben ist.

Der Fehler wurde nie behoben.

Ganz im Gegenteil wurde am 21. September 2016 vom Bundesverkehrsminister die Baufreigabe für den ersten Bauabschnitt der sogenannten Ortsumgehung Schirnding erteilt. Wohl auf der Basis des fehlerhaften NKV und kurz bevor die 5. Änderung durch die 6. Änderung der Fernstraßenausbaugesetzes ersetzt wird. Hier bestünde für den Ausbau einer Straße zwischen Marktredwitz und Schirnding kein Bedarf. Der zweite Teilabschnitt „Ortsumfahrung Schirnding“ erhielt die Einstufung Weiterer Bedarf mit Planungsrecht (WB*). Dabei ist durchaus bekannt, dass das derzeitige und das prognostizierte Verkehrsaufkommen auf dem heute bestehenden Straßenquerschnitt „verträglich abgewickelt“ werden kann, wie der Projektbeschreibung beschrieben.

Die Baufreigabe - für die es keine rationale Begründung gibt - gehört schlicht und einfach in die Kategorie ‚pork barrel politics‘. Der großen ‚vierspurig oder Tod‘ Koalition im Landkreis Wunsiedel wurde durch die Bayerische Staatsregierung der vierspurige Ausbau versprochen (siehe Anlage 1). Hier soll noch, kurz vor Torschluss des 5. Gesetzes ein Pflöck eingeschlagen werden - 2,5 km vierspurige Straße - weil sich damit der Druck erhöht auch den Rest zwischen Grenze und A 93 auszubauen. Letzterer Ausbau hätte nach dem BVWP 2030 keinerlei Chance auf Verwirklichung.

Im Planfeststellungsbeschluß vom 16.03.2007 steht mehrfach die Aussage (erstmalig unter 1.4 Verkehrsbelastung):

Die künftigen Verkehrsbelastungen ergeben sich aus der „Verkehrswirtschaftlichen Untersuchung Fichtelgebirge“ der Ingenieurgesellschaft Dorsch Consult vom 28.09.2000. Zugrunde gelegt wird der Planungsfall A2 „B 303 Neubau A 9 – GÜ Schirnding zweibahnig/vierstreifig“. Für den Prognosehorizont 2020 ergibt sich im Bereich der OU Schirnding eine Verkehrsbelastung von 13.600 Fz/24 h. Der Schwerverkehrsanteil beträgt ca. 19 %.

Diese Zahlen dienen als Begründung für die Wahl des Querschnitts:

Es wird daher durch den Anbau einer 2. Fahrbahn mit Mitteltrennung nach RAS-Q 96 ein Straßenquerschnitt in Anlehnung an den RQ 26 gewählt.

RQ 26+, der totale Overkill für den heute bereits bestehenden und prognostizierten DTV von 6000 in 2030! Oder auch nur für die in der Planfeststellung vorhergesagten 13.600 Fz/24 h, wenn denn eine neue vierspurige Autobahn von der A 9 südlich Münchberg bis zur Landesgrenze gebaut würde. Der bestehende Querschnitt der Straße, RQ 10,5, ist ausgelegt für 20.000 Fz/24 h. Der Lkw-Anteil von 16,4% in 2015 durchaus damit verträglich.

Die Grundlage für den Ausbau der OU Schirnding, der Planungsfall A2 (siehe Anlage 2) ist entfallen. Es wurde ab 2009 ein bestandsnaher Ausbau favorisiert, der zwischen Marktredwitz West und Schirnding wohl auch vierspurig sein sollte, für den mit der Neubewertung laut BVWP2030 jedoch kein Bedarf besteht. Einzig die OU Schirnding steht weiter unter WB* im Plan

Es ist in keiner Weise nachzuvollziehen, warum ein auf hoffnungslos veralteten Annahmen basierendes Projekt, dessen Grundlage entfallen ist, noch 2017 unverändert nach einem Plan von 2000 durchgeführt werden soll. Zumal in der Pressemitteilung zur Mittelfreigabe vom Verkehrsministerium vom 21.09.2016 klar dargestellt ist, dass eine verkehrliche Wirkung nicht existiert und die Planfeststellung nur für einen Teilbereich erfolgte:

2. Verkehrsbedeutung

... Seit der Fertigstellung der Verbindung Nürnberg - Prag im Zuge der A 6 in 2008 hat sich das Verkehrsaufkommen im Abschnitt A 93 - Bundesgrenze D/CZ deutlich entspannt. Im Bereich Schirnding von knapp über 7.000 Kfz/24h in 2006 auf 5.200 Kfz/24h in 2010. Diese Verkehrsbelastung kann mit dem heute vorhandenen Querschnitt verträglich abgewickelt werden. Auf tschechischer Seite ist die R 6 von Karlovy Vary bis Cheb (Eger) 4-streifig ausgebaut. Eine Weitertführung des 4-streifigen Ausbaus bis Schirnding wird von Tschechien derzeit nicht mit Nachdruck verfolgt. Der grenzübergreifende Fernverkehr wird heute schwerpunktmäßig über die A 6 und die bereits ausgebaute B 20 abgewickelt.

Baurecht besteht derzeit nur für den 2,5 km langen und rd. 10 Mio. € teuren Anbau der zweiten Fahrbahn im Bereich der Ortsumgehung Schirnding (1. BA: Röslautal- bis Raithenbachtalbrücke). Im Zuge der BVWP Bewertung wurde der Bereich Schirnding + des Anschlussbereich bis zur Bundesgrenze bewertet (L:4,1 km; K: 29,1 Mio. €). Für den Anschlussabschnitt von Schirnding bis zur BGr. (2. BA) liegt noch keine Planung vor.

Letzteres liegt wohl auch daran, dass die östliche Begrenzung, die Röslautalbrücke komplett neu gebaut werden müsste, was erhebliche Kosten verursacht - etwa 20 Mio für 1,6 km Neubaustrecke.

B303-G050-BY-T02-BY „Ortsumfahrung Schirnding“

Eine zweispurige Ortsumgehung Schirnding im Zuge der B 303 wurde am 27.10.95 freigegeben. An diese bereits bestehende Ortsumgehung wurde ein zusätzlicher Fahrstreifen angebaut sowie die Röslautalbrücke erweitert. Freigabe der Erweiterung war 2004. Der Durchgangsverkehr auf der B 303 umfährt bereits heute den Ort Schirnding. Die Verkehrsmenge auf der Umgehung liegt heute bei unter 6000 Kfz/Tag (ausweislich der automatischen Dauerzählstelle am Grenzübergang).

Der Anteil des Schwerverkehrs hat von 27% in 2003 auf etwa 15% Ende 2015 abgenommen - entgegen allgemeiner Prognosen eines überproportionalen Anwachsens des grenzüberschreitenden Personen- und Güterverkehrs von und nach Osteuropa um 40% (Pkw) bzw. 250% (Lkw) von 1997 bis 2015 (IVV: Auswirkungen der EU-Osterweiterung auf das Verkehrsmengengerüst und den Verkehrsablauf im deutschen Straßennetz der östlichen Grenzregionen und auf wichtigen Routen des internationalen Verkehrs. Schlussbericht, Aachen, 2004)

Höchst unplausibel ist die dargestellte Simulation der Verkehrsverflechtung in der Projektinformation. Die Belastung im Planungs- als auch im Bezugsfall liegt unmittelbar am Grenzübergang bei 6000 Kfz/Tag (Abb. 4 der PRIN). Dies würde bedeuten, dass keine zusätzliche Steigerung des Verkehrs bis 2030 zu erwarten ist.

Im Bezugsfall würden auf der bestehenden Ortsumgehung nur 3000 bis 4000 Kfz/Tag fahren. Die Annahme der Verkehrsmenge im Bezugsfall würde eine Abnahme von etwa 50% bis 2030 gegenüber dem Ist-Zustand bedeuten. Bereits im Jahr 2010 wurde an der Zählstelle 59399169 westlich der St 2178 ein DTV von 6722 ermittelt.

Im Planungsfall würden auf der erweiterten Ortsumgehung 6000 Fahrzeuge bewegt; etwa so viele, wie heute - ohne Erweiterung dort fahren. (Abb. 4 der PRIN). Die „kreative“ Annahme des Bezugsfalles

ist gleichbedeutend mit der Tatsache, dass die Ortsdurchfahrt Schirnding von etwa 3000 Fahrzeugen, davon 1000 Lkw entlastet würde (Abb. 6 und 7 der PRIN). Diese Entlastung ist reine Fiktion. Man kann aus den heutigen Daten ablesen, dass die Annahme des Bezugsfalles fehlerhaft ist. Die Zählstelle wurde im Jahr 2003 verlegt, weil sie - von Osten kommend - nach der Abzweigung Richtung der alten Ortsdurchfahrt Schirnding lag und damit angeblich nicht aller Ost-West-Verkehr erfasst wurde - eben jener, der die Ortsdurchfahrt Schirnding benutzte. Geändert an den Zahlen hat sich durch die Verlegung nichts. Das bedeutet, dass kein Durchgangsverkehr auf der Ortsdurchfahrt Schirnding läuft, **eine Entlastung folglich nicht eintreten wird.**

Die Strecke der Ortsdurchfahrt Schirnding, der B 303 alt folgend, für welche eine angebliche Entlastung vorhergesagt wird, wurde dabei sehr geschickt gewählt: Es handelt sich um eine reine Gemeindestraße für die keinerlei relevante Daten zur Verkehrsstärke vorliegen. Der „kreativen Spekulation“ im Sinne der Erfinder der Entlastung ist damit Tür und Tor geöffnet.

Die 'B 303 alt' wurde 1999 zur Gemeindestraße umgestuft. Dagegen ging die Gemeinde gerichtlich vor. Durch ein Urteil des BVerwG vom 23.10.2002, 4 B 50.02 wurde die Abstufung bestätigt, mit der Begründung

Ohne dass es darauf noch ankäme, weist der Senat darauf hin, dass die tatsächlichen Feststellungen des Berufungsgerichts allerdings dafür sprechen, dass die B 303 alt, die durch den Ort Schirnding hindurchführt, nicht mehr dem weiträumigen Verkehr dient; denn die B 303 neu, die zur Entlastung der Ortsdurchfahrt um den Ort Schirnding herumführt, wird vom Fernverkehr angenommen und die B 303 alt, die durch Schirnding hindurchführt, nur temporär als Ausweichstrecke genutzt.

Mit dem Beitritt der Tschechischen Republik zum Schengenraum, (2004) hat die Gemeindestraße ihre Funktion als Ausweichstrecke verloren. Diese Tatsache ist durchaus im Verkehrsministerium bekannt. In einem Schreiben vom 23.11.2011, Aktenzeichen: StB 23/72112.2/2/1340819 ist zu lesen.

Wie von Herr Dr. Scheuer bereits in seinem letzten Schreiben angesprochen, kann das derzeitige Verkehrsaufkommen im Bereich von Schirnding aus Sicht des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung auf der bestehenden Strecke momentan sowohl für die Anwohner als auch die Verkehrsteilnehmer verträglich abgewickelt werden, zumal die Ortslage von Schirnding bereits heute mit einer Ortsumgehung umfahren wird.

Derzeit ist die Ortsdurchfahrt Schirnding auf der B 303 alt – Egerstraße, Thiersheimer Straße – ausweislich eines Artikels der Lokalzeitung in einem derart schlechten Bauzustand, dass sie für Durchgangsverkehr nicht geeignet ist. Eine Behebung dieses Zustandes ist nicht absehbar.

Dem Staatlichen Bauamt Bayreuth wurde am 9. Mai 2012 mitgeteilt, so der Bürgermeister, dass sich in der Thiersheimer Straße auf großen Flächen der Asphalt regelrecht auflöst und sich vielfältig Schlaglöcher bilden. Überhaupt zeigt sich die gesamte Straßenoberfläche auffällig großporig. Das Straßenbauamt hat am 25. Juni 2012 eine Beteiligung an notwendigen Sanierungsarbeiten abgelehnt. Auch die Beteiligung des örtlichen Abgeordneten hat bisher nicht zum gewünschten Erfolg geführt.

Im Planungs- (50%) als auch im Bezugsfall (67%) ist der Anteil des Lkw-Verkehrs pro Tag, auf der Ortsumfahrung Schirnding, unrealistisch hoch angegeben, angesichts des historischen Verlaufs dieser Werte, einer Abnahme von 27% in 2003 auf etwa 15%, oder 960 pro Tag, Ende 2015, an der Dauerzählstelle. Laut Modell würden 2030 am Grenzübergang täglich 6000 Fahrzeuge bewegt, davon im Bezugsfall 2000 Lkw, im Planungsfall 3000 Lkw. Man vergegenwärtige sich nur das rasante Wachstum

der Bruttoinlandsprodukt, das notwendig wäre damit, im Gegensatz zu 2015, im Planungsfall 2030 das Dreifache (3000 Fahrten pro Tag) und im Bezugsfall das Doppelte (2000 Fahrten pro Tag) an Gütern auf der B 303 transportiert werden müsste. Im selben Zeitraum würde sich der bayerisch-böhmische Grenzraum drastisch entvölkern, denn die Pkw-Fahrten würden von etwa 5000 pro Tag 2015 auf 3000 (Planungsfall) oder 4000 (Bezugsfall) bis 2030 abnehmen. (Abb. 2 bis 7 der PRIN).

Da für den ersten Teil des Projekts (B303-G050-BY-T01-BY) wegen eines N/K kleiner als Eins „kein Bedarf“ festgestellt wurde und ab der Röslaubrücke nach Osten die Straße nicht erweitert wird, löst sich eine der Begründungen für den zweiten Teil der Projekts in Rauch auf: „Dieses Teilprojekt trägt auf deutscher Seite zum Lückenschluss der zweibahnigen Straßen zwischen der BAB A 93 und der Tschechischen Republik bei.“

Zudem bestehen derzeit keine Pläne auf tschechischer Seite die R 6 zwischen Kreuz Eger-Nord und dem Egerstausee auszubauen. Auch dies ist im Ministerium durchaus bekannt (Drucksache 17/7701 vom 11.11.2011). Anmerkung: Martin Burkert ist derzeit Vorsitzender des Verkehrsausschusses.

118. Abgeordneter Martin Burkert (SPD): Wie hoch schätzt die Bundesregierung die Pkw- bzw. Lkw-Belastung auf der B 299 bei Waldsassen ein, insbesondere unter den Aspekten, dass ein vierspuriger Ausbau der E 48 auf tschechischer Seite zwischen Cheb und Schirnding nicht mehr geplant ist, die Fichtelgebirgsautobahn nicht gebaut wird und eine Süd-Ost-Umgehung von Cheb Richtung Waldsassen realisiert werden soll?

Für das Projekt besteht angeblich ein unanfechtbarer Planfeststellungsbeschluss. Das ist so nicht richtig, denn im Beschluss sind nur die 2,5 km von der Raithenbach Talbrücke bis zur Röslau Talbrücke enthalten. Der Rest der Strecke (inklusive Erweiterung der Röslau Talbrücke) konnte nicht geplant werden, weil die Pläne auf tschechischer Seite nicht bekannt gewesen seien. Diese Pläne existieren bis heute nicht. Auf absehbare Zeit ist auf tschechischer Seite keine Erweiterung auf vier Spuren zwischen Eger/Nord und dem Grenzübergang geplant.

Die mautfreie Süd-Ost-Umgehung von Eger wurde im August 2015 fertiggestellt. Es ist absehbar, dass damit Verkehr von der B 303 weg verlagert wird, verstärkt, wenn die Ortsumgehung Waldsassen auf der B 299 realisiert wird.

Die Erweiterung der Ortsumgehung Schirnding sollte selbst aus dem „weiteren Bedarf“ gestrichen werden und die Einstufung „kein Bedarf“ erhalten, weil ein Nutzen der Erweiterung nicht besteht. Die auf vier Spuren ausgebaute 4,5 km lange Straße wäre weder nach Osten, noch nach Westen angebunden; ein veritabler Schildbürgerstreich.



**Innenminister Herrmann und Innenstaatssekretär Eck:
"Bund und Land halten am zweibahnigen Ausbau der B 303
zwischen Marktredwitz-West und Landesgrenze fest –
weiteres Vorgehen beschlossen"**

+++ "Zwischen der Anschlussstelle Marktredwitz-West und der tschechischen Grenze soll die B 303, wie im Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen vorgesehen, zweibahnig mit vier Fahrstreifen ausgebaut werden", teilten Innenminister Joachim Herrmann und Innenstaatssekretär Gerhard Eck mit. Dies ist Ergebnis eines Gesprächs mit Bundesverkehrsminister Dr. Peter Ramsauer, Staatssekretär a.D. Willi Müller und Landrat Dr. Karl Döhler im Bayerischen Innenministerium. "Für die Ortsumgehung Schirnding besteht bereits Baurecht. Deshalb werden wir hier mit dem Bau beginnen, sobald die erforderlichen Finanzmittel zur Verfügung stehen. Weiterhin haben wir das Staatliche Bauamt Bayreuth beauftragt, die Planungen für den am höchsten belasteten Abschnitt von Marktredwitz-West bis zur A 93 voranzutreiben. Anschließend sollen die Planer den Abschnitt von der A 93 bis Schirnding umsetzen", so Eck weiter. Die Landtagsabgeordneten Gudrun Brendel-Fischer und Martin Schöffel begrüßen dieses Vorgehen ausdrücklich. +++

Das Staatliche Bauamt Bayreuth wird am 19. Mai 2010 die Ergebnisse der Umweltverträglichkeitsstudie, der Machbarkeitsstudie und der ergänzenden Verkehrsuntersuchung für den gesamten Planungsbereich der B 303 von der A 9 über die A 93 und weiter bis Schirnding vorstellen. Im Abschnitt

./.

Marktrechwitz-West – A 93 – Landesgrenze soll der dabei auch untersuchte dreistreifige Ausbau der B 303 nicht weiter verfolgt werden. Der von Bundesverkehrsminister Dr. Ramsauer bestätigte vierstreifige Ausbau setzt den aus der Tschechischen Republik kommenden Ausbaustandard fort, wo derzeit die weiterführende Straße R 6 von Eger bis Karlsbad vierstreifig ausgebaut wird und der Abschnitt von der Landesgrenze bis Eger bereits für einen vierstreifigen Ausbau vorbereitet ist.

Der Ausbau der B 303 ist von Marktrechwitz-West bis zur Landesgrenze im Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen im sogenannten 'Vordringlichen Bedarf' eingestuft. Der Abschnitt von der A 9 bis Marktrechwitz-West ist im nachrangigen 'Weiteren Bedarf mit Planungsrecht' enthalten. Wie Innenminister Herrmann bereits im vergangenen Jahr mitteilte, kommen hier abschnittsweise, am Bestand orientierte Ausbaumaßnahmen mit einem einbahnigen Querschnitt in Betracht.

Strategie A - Planungsfall A2 Investitionsvolumen: 590,8 Mio. DM

mit den Maßnahmen zusätzlich zum Planungsnullfall:

PLANUNGSFALL A2

Z3 B 303neu Neubau A 9 - A 93 (zweibahnig)

Z4 B 303neu Neubau A 93 - Schirnding (zweibahnig)

Z8 B 303neu Ausbau Schirnding - Bundesgrenze (zweibahnig)

