

# Über den Unsinn der Ortsumgehung Schirnding

3. November 2016

## Zusammenfassung

Das Projekt BY7616 wurde durch ein getürktes, um den Faktor Zwei zu hohes NKV in den Vordringlichen Bedarf gezogen. Auf des 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 BY7616. 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 der wurde als die Projekte BY7616 und BY7617 zum Bundesverkehrswegeplan 2003 angemeldet.

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

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 2). Hier soll noch, kurz vor Torschluss des 5. Gesetzes ein Pflock 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.

### **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 Rös-lautalbrücke 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 entlastet würde (Abb. 6 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 für welche eine angebliche Entlastung vorhergesagt wird, wurde dabei sehr geschickt gewählt: Es handelt sich um eine reine Ortsstraße für die keinerlei relevante Daten zur Verkehrsstärke vorliegen. Der „kreativen Spekulation“ im Sinne der Erfinder der Entlastung ist damit Tür und Tor geöffnet.

Im Planungs- (50%) als auch im Bezugsfall (67%) ist der Anteil des Lkw-Verkehrs pro Tag unrealistisch hoch angegeben, angesichts des historischen Verlaufs dieser Werte, einer Abnahme von 27% in 2003 auf etwa 15% Ende 2015 an der Dauerzählstelle. (Abb. 3 und 5 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, 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.“

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.

Bei Eger ist derzeit die später mautfreie Süd-Ost-Umgehung im Bau. Nach deren Fertigstellung wird Verkehr von der B 303 wegverlagert, 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.