

Aktualisierung der Verkehrsuntersuchung Nordost (VUNO)

Kurzbericht

Auftraggeber:

- MWV des Landes
Sachsen-Anhalt
- WM des Landes
Mecklenburg-Vorpommern
- MSWV des Landes
Brandenburg

Bearbeitung:

- #### **Arbeitsgruppe**
- Ingenieurgruppe IVV
 - Froelich & Sporbeck

Aachen, Berlin, Potsdam

Stand: 6. März 2002

Inhaltsverzeichnis

Kapitel	Seite
1. Ausgangssituation und Handlungsbedarf	1
2. Vorgehensweise	4
3. Grundlagen	6
4. Ergebnisübersicht Verkehr und Raumordnung	7
5. Ergebnisübersicht Umweltuntersuchungen	10
6. Resümee	14

1. Ausgangssituation und Handlungsbedarf

Der im Nordosten Deutschlands gelegene, von den Autobahnen A 7, A 24, A 10 und A 2 umschlossene Raum ist straßenverkehrlich weit unterdurchschnittlich erschlossen. Betroffen sind sowohl die Anbindung an das Fernstraßennetz als auch die Qualität des vorhandenen Straßennetzes innerhalb des Raumes.

Bereits im 4. Fernstraßenausbauänderungsgesetz, das am 30.06.1993 vom Deutschen Bundestag verabschiedet wurde (Bundesgesetzblatt: I Seite 1877 vom 15.11.93), wurde diesem Zustand Rechnung getragen, in dem 2 Autobahnplanungen (A 14: von Magdeburg nach Berlin und A 39: von Braunschweig nach Schwerin) in den „weiteren Bedarf“ des Bedarfsplans für die Bundesfernstraßen eingestellt wurden. Diese Einstufung erfolgte trotz eines für die Einstufung in den „vordringlichen Bedarf“ ausreichenden Ergebnisses der gesamtwirtschaftlichen Projektbewertung, jedoch unter Berücksichtigung erkennbarer, nicht unerheblicher Umweltprobleme der im Bedarfsplan nur grob skizzierten Linienführungen. Darüber hinaus hätten beide Projekte, für die eine kurzfristige Realisierung aufgrund ihres Planungsstandes nicht angenommen werden konnte, einen großen Teil des für den vordringlichen Bedarf verfügbaren Finanzvolumens in Anspruch genommen und deshalb eine Reihe anderer vordringlicher Maßnahmen in die betroffenen Ländern in den weiteren Bedarf verdrängt (rund 2,8 Mrd. DM) und deren vordringliche Realisierung verhindert.

Der Deutsche Bundestag hat neben der Einstufung der beiden Projekte A 14 und A 39 in den weiteren Bedarf, zusätzlich eine verkehrswirtschaftliche Untersuchung vorgesehen, die Aufschluss über Art und Umfang sowie Umweltrelevanz der bislang diskutierten weiträumigen Verbindung A 14 und A 39 gegeben soll.

Der Auftrag für diese Untersuchung wurde im Rahmen der Auftragsverwaltung der Bundesfernstraßen vom Ministerium für Wohnungswesen, Städtebau und Verkehr des Landes Sachsen-Anhalt in Abstimmung mit den Straßenbauverwaltungen der Länder Mecklenburg-Vorpommern, Niedersachsen, Brandenburg und Hamburg sowie dem Bundesministerium für Verkehr im Juli 93 vergeben. Ziel war, ausgehend von den Festlegungen des Bedarfsplans, im Rahmen einer umfassenden Regionaluntersuchung die für die Fernstra-

ßenerschließung des Raumes notwendige Fernstraßen-Infrastruktur zu ermitteln. Die Untersuchung sollte also nicht allein auf die Autobahnen A 14 und A 39 beschränkt sein.

Die Aufgabenstellung erforderte die Bildung einer interdisziplinären Gutachter-Gruppe, um alle fachplanerischen Aspekte aus den Bereichen Verkehr, Raumordnung, Ökologie und Städtebau einzubeziehen.

Die Untersuchung wurde im Oktober 1995 abgeschlossen und von einem Arbeitskreis begleitet, in dem die Straßenbauverwaltungen der Länder Hamburg (auch in Vertretung für Schleswig-Holstein), Niedersachsen, Mecklenburg-Vorpommern, Brandenburg (auch in Vertretung des Landes Berlin) und Sachsen-Anhalt sowie der Gutachterbüros bestand.

Die Gebietskörperschaften des Untersuchungsraumes haben die Untersuchung mit wesentlichen Grundlagendaten sowie weiteren planungsrelevanten Informationen unterstützt.

In der Verkehrsuntersuchung Nordost „VUNO“ wurde nachgewiesen, dass ein erheblicher Nachholbedarf hinsichtlich der Dichte und Qualität des Fernstraßennetzes im Untersuchungsraum besteht, wofür in erster Linie die jahrzehntelange Vernachlässigung des Straßennetzes in den neuen Bundesländern verantwortlich gemacht werden muss.

Der Untersuchungsprozess der VUNO hat im Ergebnis zu einem Lösungsvorschlag geführt, wonach das Untersuchungsgebiet durch ergänzende leistungsfähige Fernstraßen erschlossen und an das Autobahnssystem Deutschlands angebunden werden sollte. Der Lösungsvorschlag besteht aus folgenden Maßnahmen:

- Neubau einer Autobahn zwischen Magdeburg und der A 24 bei Ludwigslust (A 14)
- Schaffung leistungsfähiger Fernstraßen zwischen
 - Lüneburg und Osterburg
 - Wolfsburg und Salzwedel (Osterburg)
 - Osterburg und Wittstock, mit Verlängerung bis Mirow.

Der vorgenannte Lösungsvorschlag trägt in der VUNO den Arbeitstitel „Variante G“ und wurde in kontinuierlicher Abstimmung mit der projektbegleitenden Arbeitsgruppe erarbeitet.

Der im Ergebnis der VUNO vorgelegte Lösungsvorschlag wird nach wie vor von der Mehrheit der beteiligten Länder favorisiert und ist von den Ländern Sachsen-Anhalt, Mecklenburg-Vorpommern und Brandenburg für die Aufnahme in den 5. Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen angemeldet worden. Die Bedarfsplanfortschreibung wird allerdings noch einige Zeit in Anspruch nehmen, da noch wesentliche Bewertungs- und Einstufungsuntersuchungen sowie die Behandlung im Deutschen Bundestag ausstehen.

Um zeitliche Verzögerungen zu vermeiden, soll die Zeit bis zur Ausweisung der Lösung G im 5. Bedarfsplan genutzt werden, in dem die notwendigen Vorarbeiten zum Raumordnungsverfahren des wichtigsten Elementes der Lösung G, der A 14, durchgeführt werden.

In der VUNO wurden die Belange des Verkehrs, der Raumordnung, des Städtebaus und der Umwelt gleichermaßen behandelt. Die Untersuchungen wurden in den Jahren 1994/95 durchgeführt und basieren auf Grundlagendaten, die seinerzeit aktuell verfügbar waren. Es liegt auf der Hand, dass diese Untersuchungen auf den neuesten Stand aktualisiert werden müssen, wenn die Ergebnisse für die weitere Planung und insbesondere für das Raumordnungsverfahren genutzt werden sollen.

Die Aktualisierung der VUNO umfasst die verkehrlichen, raumordnerischen, städtebaulichen und umweltbezogenen Untersuchungen. Sie beschränkt sich auf die klar favorisierte Lösung G.

2. Vorgehensweise

Die Aktualisierung der VUNO dient der Vorbereitung der weiteren Planungs- und Verfahrensschritte zur Realisierung der im Ergebnis der VUNO ausgewiesenen Elemente der Lösung G, wobei die Realisierung der A 14 im Vordergrund steht. In die Aktualisierung werden alle relevanten Entwicklungen, die zwischen 1994 und 2001 eingetreten sind, einbezogen. Sie umfasst sowohl die Ist-Ausgangsdaten als auch die neuen Prognosen zur Entwicklung der Siedlungs- und Wirtschaftsstruktur sowie der Verkehrsnachfrage und die neuen Rahmenbedingungen zur Bewertung der Umweltaspekte.

Zusätzlich zur Aktualisierung der VUNO-Ergebnisse werden die von der favorisierten Lösung G ausgehenden Wirkungen vertieft analysiert, um die notwendigen Begründungen für die nachfolgenden Planungsschritte möglichst umfassend bereitzustellen.

Die Untersuchung ist in folgende 4 Untersuchungsschritte gegliedert:

1. Erarbeitung eines Analyse-Null-Falles für den Zustand 2000

Dieser Untersuchungsschritt dient im Wesentlichen der erneuten Kalibrierung und Verifizierung des Berechnungsverfahrens und der Modellparameter und schafft die notwendigen verfahrenstechnischen Voraussetzungen für die Ermittlung der Verkehrszustände im Prognose-Zieljahr 2015. Darüber hinaus werden mit der detaillierten Bestimmung der gegenwärtigen (2000) Verkehrsbelastungen Daten erarbeitet, die als Vergleichsgrößen für die prognostizierten Verkehrszustände herangezogen werden.

2. Erarbeitung einer Verkehrsprognose für den Zustand 2015 und Analyse der Ergebnisse (mit und ohne Lösung G)

Dieser Untersuchungsschritt dient im Wesentlichen der Fortschreibung der bisher für den Zustand 2010 vorliegenden Verkehrsprognose- und Raumordnungsdaten auf den Zustand 2015. Hierbei werden die aktuellen Prognosen zur Entwicklung der Siedlungs- und Wirtschaftsstruktur sowie die derzeit gültigen Rahmenbedingungen zur (verkehrspolitisch beeinflussten) Entwicklung der Verkehrsnachfrage im Kfz-Verkehr

(BVWP 2000) sowie die aktuellen Planungen zur Erweiterung der Verkehrsinfrastruktur (Investitionsprogramm (IP)2000/ Anti-Stau-/ Zukunfts-Investitions-Programms (ZIP)- und Förderprogramm des BMVBW) berücksichtigt. Die aus den Ergebnissen der Verkehrsprognose 2015 abgeleitete Verkehrsanalyse zeigt Verhältnisse auf, die mit und ohne Realisierung der in der Lösung G der VUNO konzipierten Ergänzungen des Bundesfernstraßennetzes im Untersuchungsraum zu erwarten sind.

3. Aktualisierung, Ergänzung und Vertiefung der verkehrlichen und raumordnerischen Wirkungsnachweise für die Lösung G

In diesem Untersuchungsschritt werden die in der VUNO 1994 erarbeiteten Wirkungsprofile der Lösung G auf die neuen Ausgangsdaten bzw. auf die neuen Rahmenbedingungen der Verkehrsentwicklung aktualisiert. Zum anderen werden die Wirkungsprofile ergänzt und räumlich weiter vertieft, um stichhaltige Fakten und Argumente für den weiteren Planungs- und Entscheidungsprozess bereitzustellen.

4. Aktualisierung, Ergänzung und Vertiefung der Auswirkungen der Variante G auf die Umwelt

In diesem Untersuchungsschritt werden die in der VUNO 1994 erarbeiteten Aussagen für die Lösung G auf der Grundlage weiter differenzierter Ausgangsdaten (Maßstab 1 : 50.000) vertieft. Ein besonderer Schwerpunkt liegt in der Behandlung der 1994 noch nicht konkretisierten FFH-Thematik.

3. Grundlagen

Die Aktualisierung der VUNO baut auf zahlreichen Grundlagen auf, aus denen die erforderlichen verkehrs- und umweltrelevanten Informationen abgeleitet werden.

Die Grundlagendaten werden hauptsächlich aus den laufenden Untersuchungen zur Überarbeitung des Bundesverkehrswegeplans 92 übernommen. Im Wesentlichen werden folgende Quellen genutzt:

- Aktuelle Strukturdatenprognose 2015 für Deutschland (ifo-Institut München 1999)
- Globalprognose zur Entwicklung des Personen- und Güterverkehrs bis 2015 (BMVBW, Integrationsszenario der aktuellen Bundesverkehrswegeplanung)
- Aktualisiertes Straßennetzmodell der Bundesverkehrswegeplanung mit Maßnahmen des Investitionsprogramms (IP) 2000, des Zukunfts-Investitions-Programms (ZIP), des Anti-Stau-Programms sowie der regionalen Förderprogramme des BMVBW (sogenanntes Bezugsfallsnetz zur Überarbeitung des BVWP 92)
- Bundesweite Straßenverkehrszählung 2000 (Bundesländer, in Auftragsverwaltung des Bundes, SVZ 2000)
- Verfahren der gesamtwirtschaftlichen Bewertung von Straßenprojekten der laufenden BVWP (BMVBW)
- Umweltkataster 2000 der Länder Sachsen-Anhalt, Brandenburg und Mecklenburg-Vorpommern (Landesämter für Straßenverkehr bzw. Straßenbau der 3 Länder)
- Ausweisung von Schutzflächen nach der FFH-Richtlinie der 3 Länder.

4. Ergebnisübersicht Verkehr und Raumordnung

Zur Vermittlung einer kurzgefassten Übersicht werden nachfolgend die wichtigsten Ergebnisse der VUNO-Aktualisierung in Form einer Aufzählung wiedergegeben:

- (1) Nach der BVWP-Prognose zur Entwicklung der Siedlungs- und Wirtschaftsstruktur von 1997 bis 2015 ist im Untersuchungsraum sowohl bei den **Einwohnern** (+ 3 %) als auch bei den **Beschäftigten** (- 1 %) im Mittel von einer Stagnation auszugehen (**Anlagen 1, 2 und 3**).
- (2) Infolge der Veränderungen der Altersstruktur der Bevölkerung nimmt die Anzahl der Erwachsenen deutlich zu (Stichwort: Überalterung).
- (3) Zuwächse bei den Erwachsenen und Steigerungen beim Bruttoinlandprodukt (BIP) führen von 1997 bis 2015 zu einem Anwachsen der im Untersuchungsraum zugelassenen **Pkw** um rund 21 % (**Anlage 4**).
- (4) Aufgrund verkehrspolitischer Entscheidungen wird das Straßennetz des Untersuchungsraumes – unabhängig von der Fortschreibung des Bedarfsplans für die Bundesfernstraßen – um zahlreiche Projekte ergänzt. Hierzu zählen die Maßnahmen des IP 2000, des ZIP, des Anti-Stat-Programms sowie der Förderprogramme (indisponible Projekte). Diese Netzergänzungen ergeben zusammen mit dem Bestandsnetz und dem im Bau befindlichen Maßnahmen das sogenannte **Bezugsnetzfall (Anlage 5)**. Diese Festlegung ist für die Interpretation der aktualisierten Ergebnisse von Bedeutung, da in der VUNO 94 als Bezugsnetzfall ein um alle Maßnahmen des vordringlichen Bedarfes des derzeit geltenden Bedarfsplans ergänztes Straßennetz den Berechnungen zugrunde gelegt wurde.
- (5) Aufgrund der stagnierenden Entwicklung der Siedlungs- und Wirtschaftsstruktur wird sich die Verkehrsnachfrage im Kfz-Verkehr des Untersuchungsraumes langsamer entwickeln als bisher (VUNO 94) angenommen. Von 1997 bis 2015 ist mit folgenden mittleren Zunahmen im Kfz-Verkehrsaufkommen zu rechnen:

- Pkw-Verkehr + 33 %
- Lkw-Verkehr + 43 %.

Die höchsten Zunahmen bei den Verkehrsbelastungen treten auf Bundesautobahnen auf (+ 36 %). Aber auch auf Außerortsstraßen (+ 32 %) und auf Innerortsstraßen (+ 26 %) muss mit nennenswerten Zuwächsen gerechnet werden (**Anlagen 6** und **7**).

- (6) Die **Verkehrsbelastungen 2015** im Netzfall der **Variante G** fallen bei Ansatz der aktualisierten Rahmenbedingungen leicht geringer aus als in der VUNO 94 (**Anlagen 8** und **9**). Für die Elemente der Variante G ergeben sich folgende Mittelwerte der Verkehrsbelastung:
- Autobahn von Magdeburg bis Ludwigslust (A 14) : 32.000 Kfz/Tag
 - Schnellstraße von Lüneburg bis Osterburg : 22.000 Kfz/Tag
 - Schnellstraße von Wolfsburg bis Uelzen (nähe) : 17.000 Kfz/Tag
 - Osterburg – Mirow : 10.000 Kfz/Tag
- (7) Die in Folge der Lösung G zu erwartenden **Verkehrsverlagerungen** führen zu deutlichen Entlastungen auf Innerortsstrecken. So können z.B. von bisher aus- und überlasteten Ortsdurchfahrten (Belastungen > 90 % der Leistungsfähigkeit) rund 4 Mio. Kfz-km/Jahr abgezogen werden. Von den stark belasteten bzw. überlasteten Außerortsstrecken werden rund 8 Mio. Kfz-km/Jahr verlagert. Die o.g. Verkehrsverlagerungen führen insbesondere zu deutlichen Verkehrsberuhigungen in den Orten, zu Einsparungen bei den Beförderungs- und Transportkosten sowie zur Senkung des Unfallrisikos.
- (8) Die **Wirtschaftlichkeit** der Lösung G ist hoch: Unter Berücksichtigung sogenannter „Gravitationseffekte“ (= Neustrukturierung der Kfz-Verkehrsströme nach Realisierung der Lösung G) ergibt sich ein Nutzen-Kosten-Verhältnis von rund 4.
- (9) Die in der VUNO 94 festgestellten **raumordnerischen Defizite** im Untersuchungsraum bestehen nach wie vor. Sie treten insbesondere im östlichen Teil des Untersuchungsraumes (Altmark und Prignitz) auf.

- (10) Die Ergebnisse der raumordnerischen Untersuchung weisen nach, dass bei Realisierung der Variante G signifikante **Verbesserungen der Lagegunst** und der **Verbindungsqualitäten** auf raumordnerisch relevanten Relationen, insbesondere für die bisher benachteiligten Regionen, erreicht werden können (**Anlagen 11 bis 20**).
- (11) Die besonders wichtigen raumordnerischen Wirkungen der Variante G sind:
- Verbesserung der Erreichbarkeit von Ober- und Wirtschaftszentren: Reduktion der besonders benachteiligten Einwohner um 45 % (Wirtschaftszentrenereichbarkeit) bzw. 16 % (Oberzentrenereichbarkeit). Siehe auch **Anlage 22**.
 - Reduktion von Reisezeiten unter eine „Maximalfahrzeit“ auf Verbindungen zwischen Mittelzentren (- 19%) bzw. zwischen Oberzentren (- 60 %). Siehe auch **Anlage 23**.
 - Verbesserung der Lagegunst durch Reduktion der Anzahl Einwohner mit einem 60-Minuten-Erreichbarkeitspotenzial von weniger als 400.000 Einwohner (- 45 %) bzw. von weniger als 200.000 Einwohner (- 100 %). Siehe auch **Anlage 24**.

5. Ergebnisübersicht Umweltuntersuchungen

Planungsstand und Inhalte der Studie

Die bewertungsrelevanten Grundlegendaten wurden für die Schutzgüter Tiere, Pflanzen, Boden, Wasser, Mensch/Städtebau zusammengestellt und kartografisch im Maßstab 1:50.000 für einen mindestens 6 km breiten Korridor bereits weitgehend aufgearbeitet. In einigen besonders empfindlichen Bereichen wurde dieser Korridor aufgeweitet, um Vermeidungsmöglichkeiten besser miteinbeziehen zu können. Untersucht wurde ein Korridor für die A14 zwischen Magdeburg und der A24 sowie zwischen Lüneburg, Salzwedel, Havelberg und Neuruppin für eine Bundesstraßenverbindung. Dies entspricht in leicht abgewandelter Form der Variante G der ersten VUNO-Untersuchung. Eine Besichtigung vor Ort fand für den Bereich der A14 statt, jedoch keine Biotoptypenkartierung (nicht Gegenstand der Studie). Für die durch das Projekt am meisten betroffenen Schutzgüter Tiere und Pflanzen ist auch eine textliche Beschreibung weitgehend fertiggestellt.

Während die Auswirkungen auf die Schutzgüter Boden, Wasser und Städtebau nicht zu grundlegenden, die Machbarkeit gefährdenden Konflikten führt, ist bezüglich der Schutzgüter Tiere und Pflanzen eine differenziertere Betrachtung notwendig. Die Grundlage für die Bewertung des Schutzgutes Tiere und Pflanzen bildeten die ausgewiesenen und geplanten naturschutzfachlichen Schutzgebiete einschließlich Natura 2000 (FFH- und SPA-Gebiete). Ziel ist es Bereiche festzustellen, in denen mit Konfliktschwerpunkten zu rechnen ist und Möglichkeiten zu entwickeln, wie diese umgangen werden können.

Ergebnisse im Korridor der A14

Die Bewertung der Schutzgüter Boden/Wasser, Mensch/Städtebau ist noch nicht abschließend erfolgt, sie werden daher hier nicht systematisch mit dargestellt. Allgemein ist aber zu erwähnen, dass aufgrund der geringen Bevölkerungsdichte und der in einigen Bereichen sehr **hohen Landschaftsqualität** (z.B. Elbeauen und Colbitz-Letzlinger-Heide (besonders in den Randbereichen), das Untersuchungsgebiet eine hohe Bedeutung für die landschaftsgebundene **Erholungsnutzung** besitzt. Es sind wenige Konflikte mit der **Raum-**

Raumplanung zu erwarten, da die Siedlungsentwicklung überwiegend nur kleinflächig über die Siedlungskerne hinausgeht.

Das Vorkommen besonders wertvoller **Böden** korreliert in weiten Teilen mit den auch für Tiere und Pflanzen wertvollen Bereichen (Ausnahme: Schwarzerden bei Magdeburg). Das gleiche gilt für die **Oberflächengewässer** des Untersuchungsgebietes. Bezüglich des Trinkwasserschutzes sind die besonders großflächigen **Trinkwasservorbehalts-** und **Trinkwasserschutzgebiete** im Bereich der Colbitz-Letzlinger-Heide zu nennen.

Tiere und Pflanzen

Als besondere Konfliktschwerpunkte sind die Bereiche anzusehen, in denen die neue A 14 FFH-Vorschlagsgebiete und SPA- Gebiete schneiden oder beeinträchtigen wird.

In **Sachsen-Anhalt** sind besonders die folgenden 7 Gebiete hervorzuheben: FFH-Vorschlagsgebiet „Untere Ohre“, FFH-Vorschlagsgebiet „Mahlpfulher Fenn“, FFH-Vorschlagsgebiet „Tanger – Mittel- und Unterlauf“, FFH-Vorschlagsgebietes „Secantsgraben, Milde und Biese“, FFH-Vorschlagsgebiet „Aland-Elbe-Niederung nördlich Seehausen“, FFH-Vorschlagsgebiet „Elbaue-Beuster-Wahrenberg“ und Europäische Vogelschutzgebiet (SPA) „Aland-Elbe-Niederung“.

Besonders gravierend wäre eine Querung des FFH-Vorschlagsgebiet „Mahlpfulher Fenn“ und des Gebietes der „Aland-Elbe-Niederung“:

Die Elbtalaue zwischen Seehausen und Wittenberge (Brandenburg) ist insgesamt als LSG „Aland-Eibe-Niederung“ ausgewiesen. Darin liegen u.a. das FFH-Vorschlagsgebiet „Aland-Elbe-Niederung nördlich Seehausen“, das FFH-Vorschlagsgebiet „Elbaue-Beuster-Wahrenberg“, das gleichzeitig NSG ist, sowie das Europäische Vogelschutzgebiet (SPA) „Aland-Elbe-Niederung“.

Die Querung und somit Zerschneidung der Elbtalaue mit der Niederung des Aland ist in jedem Falle erforderlich und wird den erheblichsten Konfliktschwerpunkt der A 14 im Land Sachsen-Anhalt darstellen. Großflächige Verluste wertvoller und geschützter Biotope und Schädigungen benachbarter Biotopflächen durch Nähr- und Schadstoffeinträge sowie gravierende Störun-

gen der gesamten, sehr wertvollen Tierwelt mit zahlreichen geschützten und vom Aussterben bedrohten Tierarten sind zu erwarten.

Neben den europäischen Schutzgebieten können jedoch auch andere natur-schutzfachlich bedeutsame Bereiche betroffen werden. Beispielsweise das LSG „Lindhorst-Ramstedter-Forst“, die Niederung des Uchtdorfer Mühlengrabens und Mahlwinckler Tanger, das LSG „Uchte / Tangerquellen“, die Niederung bei Polkau und das LSG „Ortrand der Arendseer Hochfläche“

Im Bereich der Elbequerung würde die Bündelung der Trassenführung mit der B 189 zur Eingriffsminimierung beitragen.

In **Brandenburg** sind von Süd nach Nord die folgenden Gebiete besonders nennenswert:

Das Europäische Vogelschutzgebiet (SPA) Unteres Elbtal, das FFH-Vorschlagsgebiet „Elbdeichvorland“, das FFH-Vorschlagsgebiet „Elbdeichhinterland“, das FFH-Vorschlagsgebiet „Krähenfuß“ (östlicher und westlicher Teil), das FFH-Vorschlagsgebiet „Silge“, das FFH-Vorschlagsgebiet Mittlere und obere Löcknitz. Mehr am Rande des Untersuchungsgebietes liegen noch die folgenden 3 Gebiete: FFH-Vorschlagsgebiet „Gadow“, FFH-Vorschlagsgebietes „Rambower Torfmoor“ und FFH-Vorschlagsgebiet Stavenower Forst. Die Gebiete sind Bestandteil des Biosphärenreservates „Flusslandschaft Elbe – Brandenburg“. Die in der Karte dargestellten Grenzen entsprechen den Abgrenzungen der nach Brüssel gemeldeten Gebiete.

Insgesamt lässt sich feststellen, dass eine Querung des Biosphärenreservates „Flusslandschaft Elbe – Brandenburg“ den erheblichsten Konfliktschwerpunkt der gesamten geplanten Trasse der A 14 darstellen wird. Je nach Trassenführung sind mehr oder weniger erhebliche Beeinträchtigungen des Europäischen Vogelschutzgebietes (SPA) und von FFH-Vorschlagsgebieten zu erwarten. Besonders schwerwiegend wäre eine Beeinträchtigung des als FFH-Vorschlagsgebiet „Silge“ zusammengefassten Waldgebietes nördlich Wittenberge.

Die Auswirkungen könnten deutlich minimiert werden, wenn der Trassenverlauf im Bereich der Elbequerung möglichst nah an den Verlauf der B 189 und nördlich Wittenberge möglichst weit nach Osten (z.B. gebündelt mit der Ei-

senbahnlinie) gelegt würde. Im Bereich der Elbequerung könnte dadurch eine direkte Beanspruchung der FFH-Vorschlagsgebiete „Elbdeichvorland“ und „Krähenfuß“ und nördlich von Wittenberge die Zerschneidung des FFH-Vorschlagsgebietes „Silge“ vermieden werden.

In **Mecklenburg-Vorpommern** sind im untersuchten Korridor keine Konfliktschwerpunkte bezüglich der Schutzgüter Tiere und Pflanzen zu erwarten.

Fazit

Zusammenfassend ist festzustellen, dass sich innerhalb des untersuchten Korridors zahlreiche ökologisch wertvolle Bereiche befinden, die bei einer Trassenfestlegung für die A 14 berücksichtigt werden müssen. Diese Gebiete sind nicht gleichmäßig auf den Raum verteilt, sondern konzentrieren sich grob auf die Bereiche der Colbitz-Letzlinger Heide und der Elbe, während über weite Strecken insbesondere in Sachsen-Anhalt und Mecklenburg-Vorpommern mit nur wenigen oder nur kleinräumig empfindlichen Bereichen zu rechnen ist. Auch in den genannten Gebieten mit hoher Konzentration wertvoller Bereiche zeichnen sich Möglichkeiten ab, die Auswirkungen deutlich zu minimieren.

6. Resümee

Die Aktualisierung der Verkehrsuntersuchung Nordost (VUNO) führt zusammenfassend zu folgenden Erkenntnissen:

- Trotz veränderter Rahmenbedingungen besteht nach wie vor ein vordringlicher Bedarf zur Ergänzung des Straßennetz im Raum NORDOST (Fläche, die von der A 7, A 2, A 10 und A 24 begrenzt wird). Dies gilt auch bei Berücksichtigung der bisher festgelegten Straßenbauprogramme (IP 2000, Anti-Stau-Programm, Zukunfts-Investitions-Programm, regionale Förderprogramme).
- Zur Verbesserung der unzureichenden verkehrlichen und raumordnerischen Situation wird ein Neu- und Ausbau von Bundesfernstraßen gemäß der Vorzugslösung der VUNO vorgeschlagen.
- Wichtigstes Element der VUNO-Vorzugslösung ist die Verlängerung der A 14 von Magdeburg bis zur A 24 bei Ludwigslust. Die Realisierung dieser Autobahnverlängerung sollte vordringlich in Angriff genommen werden.
- Die mit dem Neubau der A 14 verbundenen Umweltrisiken müssen bei den Planungen mit der gebotenen Sorgfalt berücksichtigt werden. Die in der VUNO-Aktualisierung durchgeführten Studien belegen, dass ein konfliktfreier Korridor für die A 14 nicht existiert, die Umweltproblematik jedoch voraussichtlich beherrschbar ist.

7AVUG01MZ12.doc/kno

Aktualisierung der Verkehrsuntersuchung NORDOST

– Übersicht Anlagen –

Aktualisierung der
Verkehrsuntersuchung
NORDOST

- | | | | |
|-----------|---|-------------|--|
| Anlage 1 | Eckwerte der Siedlungs- und Wirtschaftsstruktur 1997 und 2015 | Anlage 14 | Verbindungsqualität zwischen Mittelzentren |
| Anlage 2 | Entwicklung der Einwohner 1997 bis 2015 | Anlage 15 | Relativer Reisezeitaufwand zwischen Oberzentren |
| Anlage 3 | Entwicklung der Beschäftigten 1997 bis 2015 | Anlage 16 | Isochronen der Pkw-Fahrzeiten für Stendal |
| Anlage 4 | Entwicklung des Pkw-Bestandes 1997 bis 2015 | Anlage 17 | Isochronen der Pkw-Fahrzeiten für Wittenberge |
| Anlage 5 | Straßennetzmodell 2015 (Bezugsnetz) | Anlage 18 | Isochronen der Pkw-Fahrzeiten für Ludwigslust |
| Anlage 6 | Belastungen des Straßennetzes durch den Kfz-Verkehr 2015 im Bezugsfall | Anlage 19 | Isochronen der Pkw-Fahrzeiten für Salzwedel |
| Anlage 7 | Entwicklung der Fahrleistungen des Kfz-Verkehrs im Untersuchungsraum an Werktagen 1998 bis 2015 | Anlage 20 | Isochronen der Pkw-Fahrzeiten für Lüneburg |
| Anlage 8 | Belastung des Straßennetzes im Untersuchungsraum 2015 / Variante G | Anlage 21 | Isochronen der Pkw-Fahrzeiten für Uelzen |
| Anlage 9 | Belastungsdifferenzen zwischen Netzfall Variante G und Bezugsfall 2015 | Anlage 22 | Auswirkungen der Variante G auf die Erreichbarkeit von Mittel-, Ober- und Wirtschaftszentren |
| Anlage 10 | Entlastungseffekte der Variante G 2015 | Anlage 23 | Auswirkungen der Variante G auf die Verbindungsqualität zwischen Mittel- und Oberzentren |
| Anlage 11 | Lagegunst im Untersuchungsraum | Anlage 24 | Auswirkungen der Variante G auf die Lagegunst im Untersuchungsraum |
| Anlage 12 | Erreichbarkeit der Wirtschaftszentren | Anlage 25.1 | A14-Korridor zur Umweltuntersuchung - A 2 bis Osterburg |
| Anlage 13 | Verbindungsqualität zwischen Oberzentren | Anlage 25.2 | A14-Korridor zur Umweltuntersuchung - Osterburg bis A 24 |

Eckwerte der Siedlungs- und Wirtschaftsstruktur 1997 und 2015

Aktualisierung der
Verkehrsuntersuchung
NORDOST

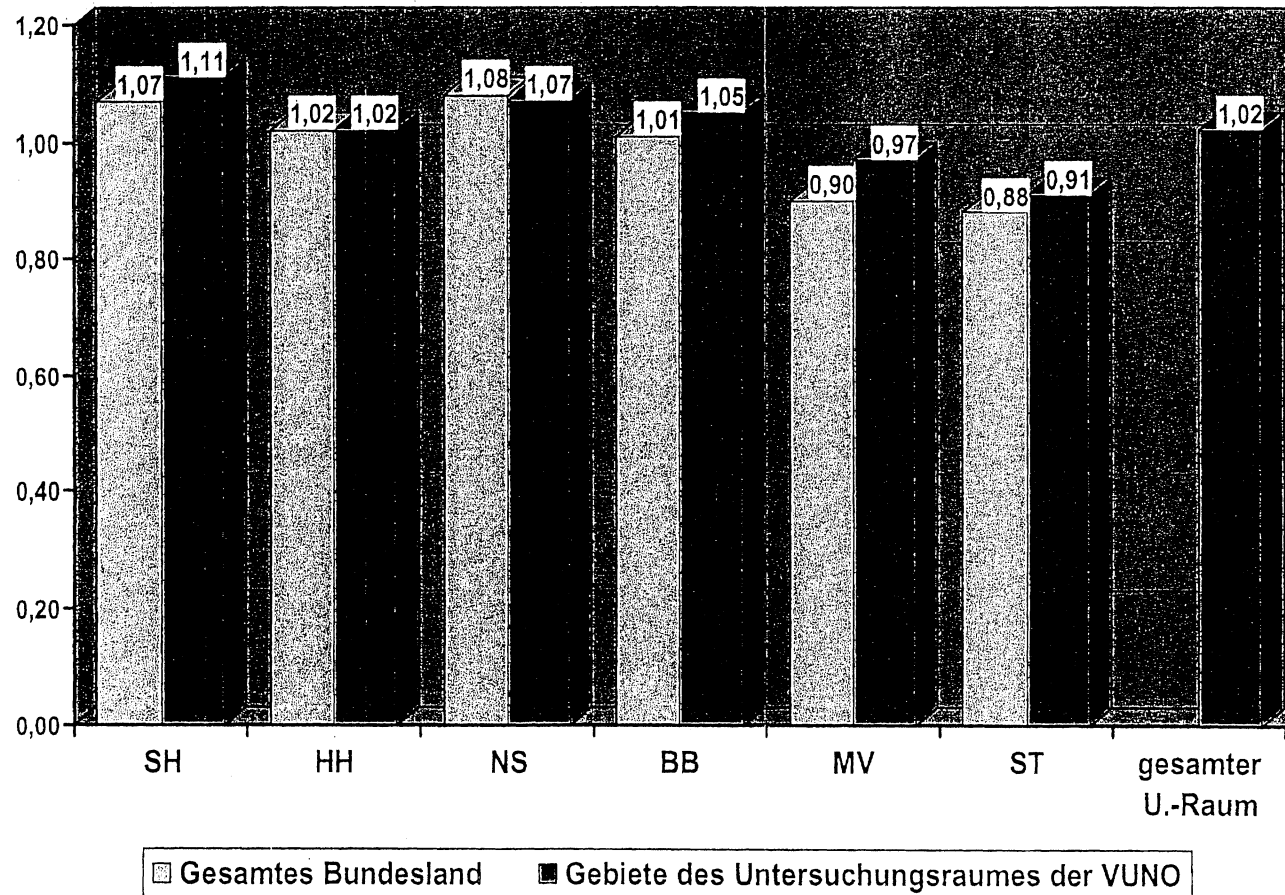
	Verkehrsbeeinflussende Größen und Maßnahmen je Bundesland des Untersuchungsraumes	Zustand 1997 [1.000]		Integrationszenario BVWP 2015 [1.000]		Veränderung [1997 = 1,00]	
		Gesamtes Bundesland	Teil VU Nordost	Gesamtes Bundesland	Teil VU Nordost	Gesamtes Bundesland	Teil VU Nordost
1. Bevölkerung	Schleswig-Holstein	2.731	171	2.920	189	1,07	1,11
	Hamburg	1.708	1.708	1.750	1.750	1,02	1,02
	Niedersachsen	7.795	2.717	8.399	2.904	1,08	1,07
	Brandenburg	2.545	924	2.560	967	1,01	1,05
	Mecklenburg-Vorpomm.	1.820	234	1.636	229	0,90	0,97
	Sachsen-Anhalt	2.732	802	2.398	731	0,88	0,91
2. Arbeitsplätze	Schleswig-Holstein	1.074	52	1.074	56	1,00	1,07
	Hamburg	901	901	915	915	1,01	1,01
	Niedersachsen	3.083	1.159	3.123	1.118	1,01	0,96
	Brandenburg	1.034	377	1.018	416	0,98	1,10
	Mecklenburg-Vorpomm.	739	89	669	71	0,91	0,80
	Sachsen-Anhalt	1.073	290	963	269	0,90	0,93
3. Pkw-Bestand	Schleswig-Holstein	1.433	95	1.799	123	1,26	1,30
	Hamburg	714	714	739	739	1,03	1,03
	Niedersachsen	4.078	1.401	5.176	1.747	1,27	1,25
	Brandenburg	1.262	449	1.584	581	1,26	1,29
	Mecklenburg-Vorpomm.	832	118	979	147	1,18	1,25
	Sachsen-Anhalt	1.248	376	1.407	438	1,13	1,16

Quelle : Strukturdatenprognose 2015 für die Bundesrepublik Deutschland; ifo-Institut

Entwicklung der Einwohner 1997 bis 2015 ¹⁾

Aktualisierung der
Verkehrsuntersuchung
NORDOST

Einwohner
2015 / 1997

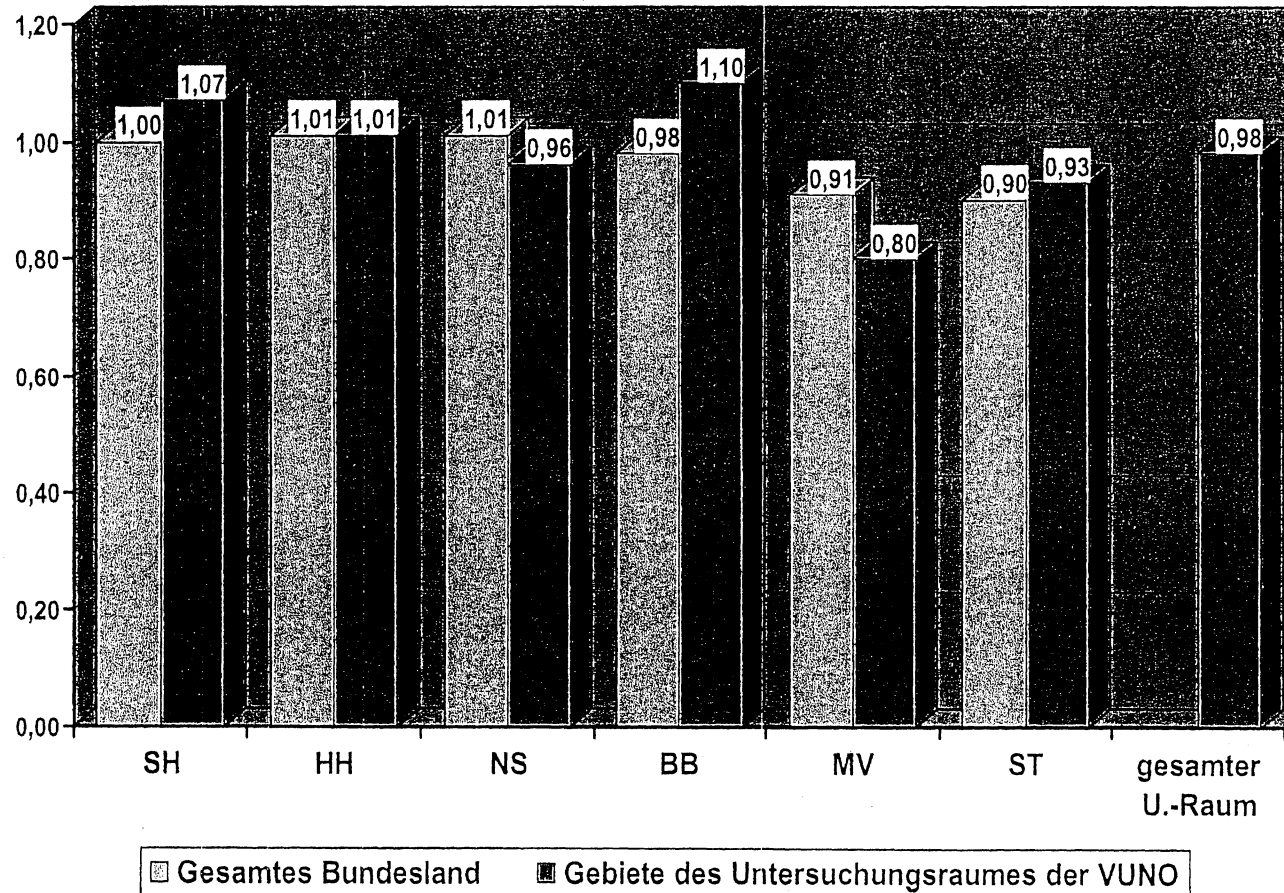


1) Quelle: ifo-Strukturdatenprognose zur Fortschreibung des BVWP '92

Entwicklung der Beschäftigten 1997 bis 2015 ¹⁾

Aktualisierung der
Verkehrsuntersuchung
NORDOST

Beschäftigte
2015 / 1997

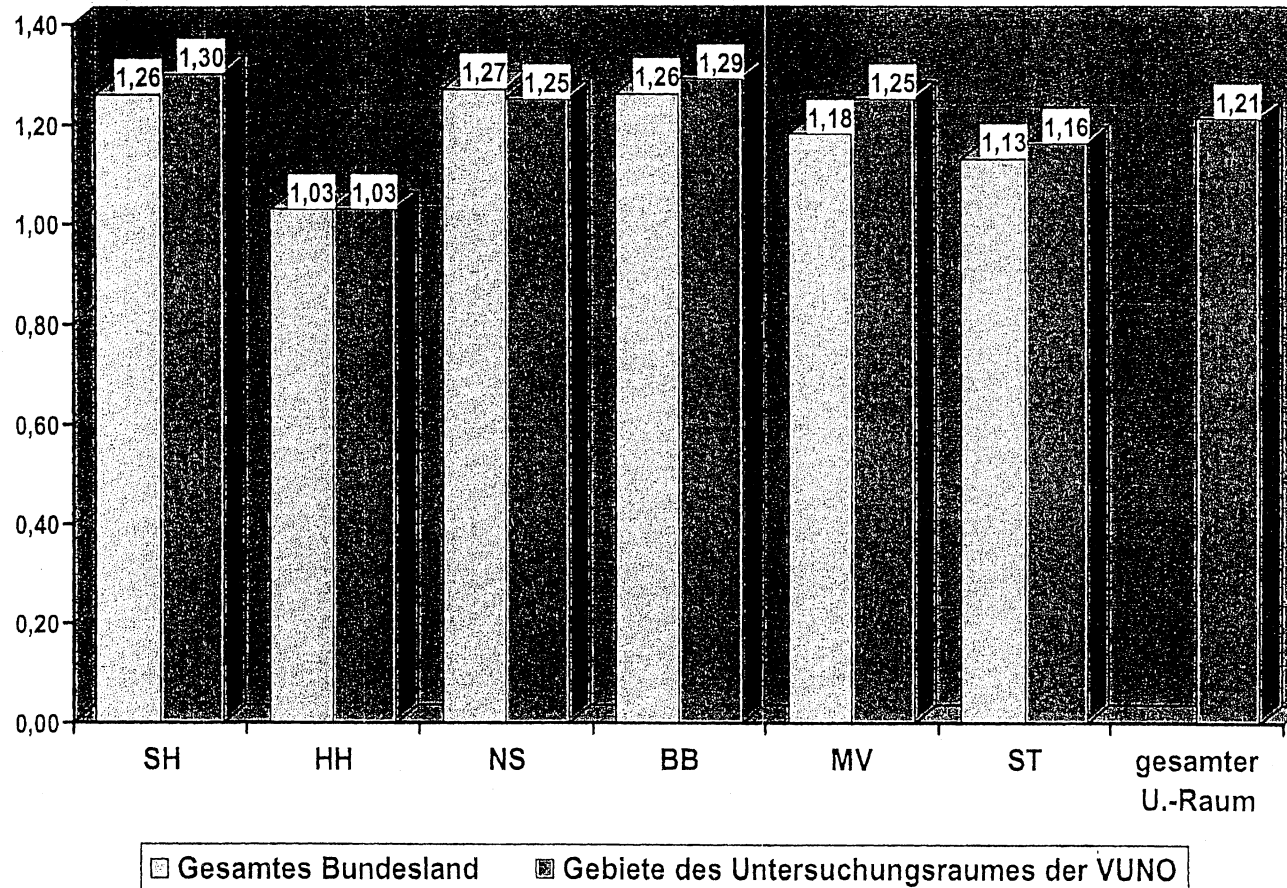


1) Quelle: ifo-Strukturdatenprognose zur Fortschreibung des BVWP '92

Entwicklung des Pkw-Bestandes 1997 bis 2015 ¹⁾

Aktualisierung der
Verkehrsuntersuchung
NORDOST

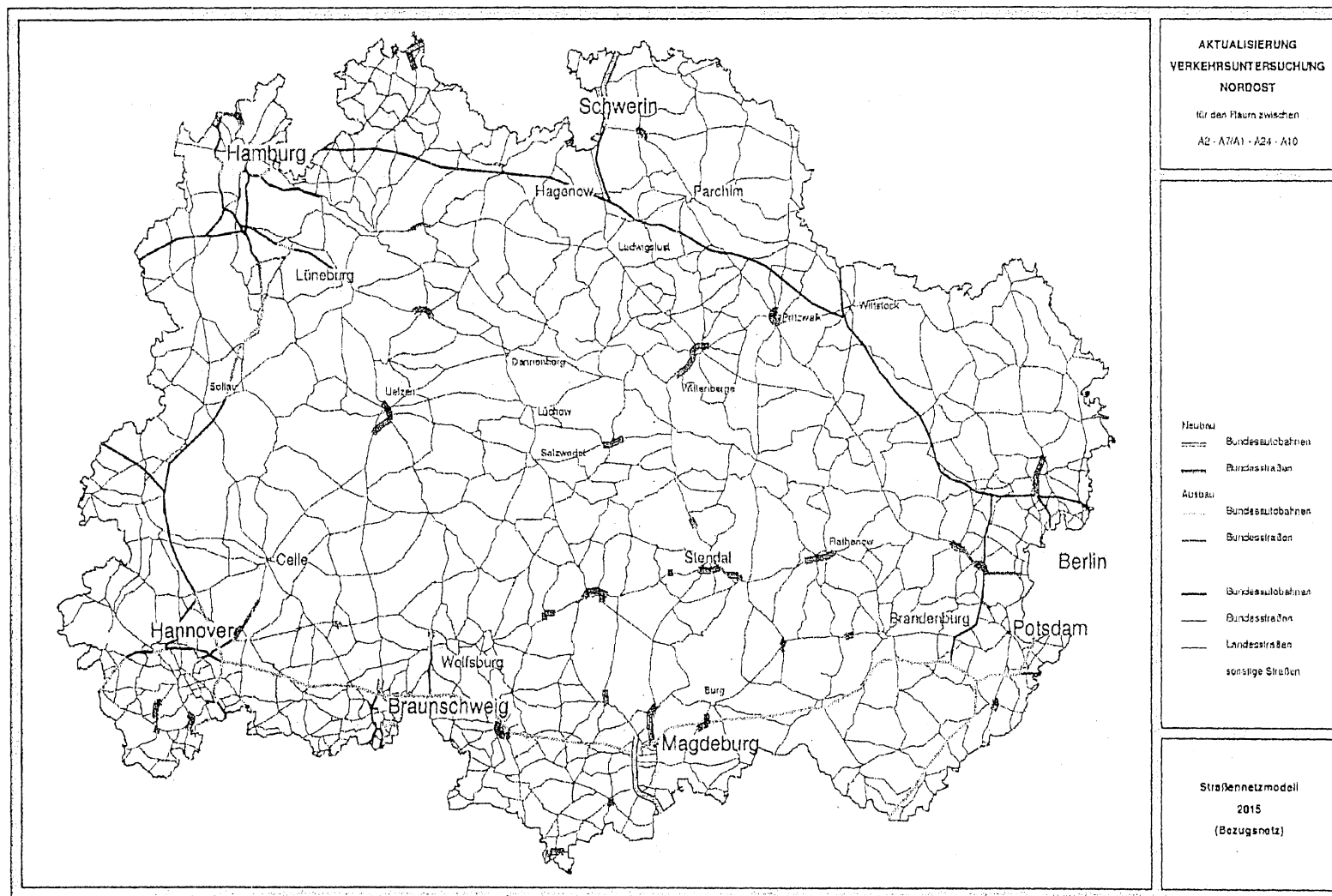
Pkw-Bestand
2015 / 1997



1) Quelle: ifo-Strukturdatenprognose zur Fortschreibung des BVWP '92

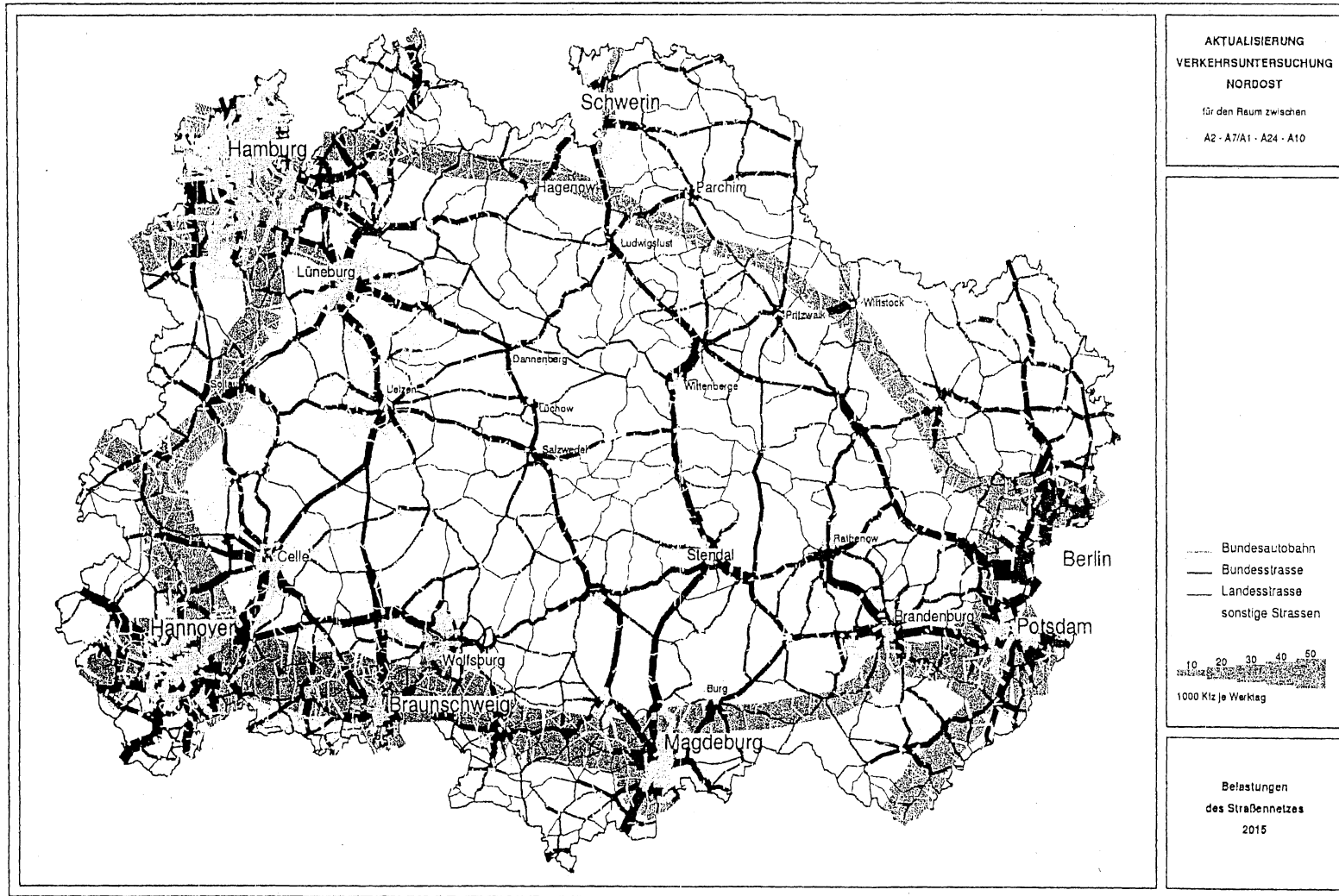
Straßennetzmodell 2015 (Bezugsnetz)

Aktualisierung der
Verkehrsuntersuchung
NORDOST



Belastungen des Straßennetzes durch den Kfz-Verkehr 2015 im Bezugsfall

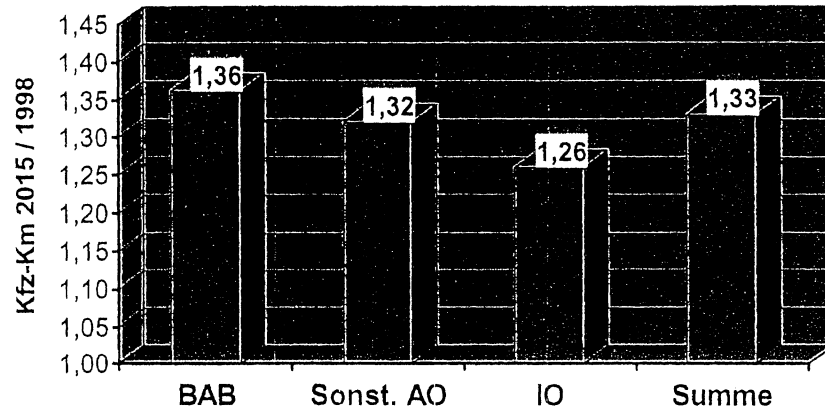
Aktualisierung der Verkehrsuntersuchung NORDOST für den Raum zwischen A2 - A7/A1 - A24 - A10



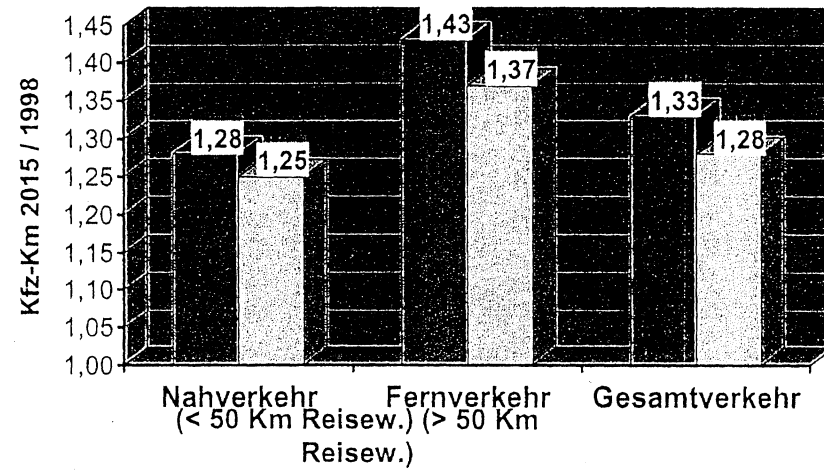
Entwicklung der Fahrleistungen des Kfz-Verkehrs im Untersuchungsraum an Werktagen 1998 bis 2015

Aktualisierung der Verkehrsuntersuchung NORDOST

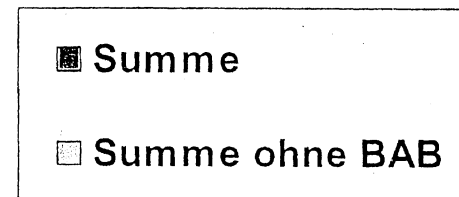
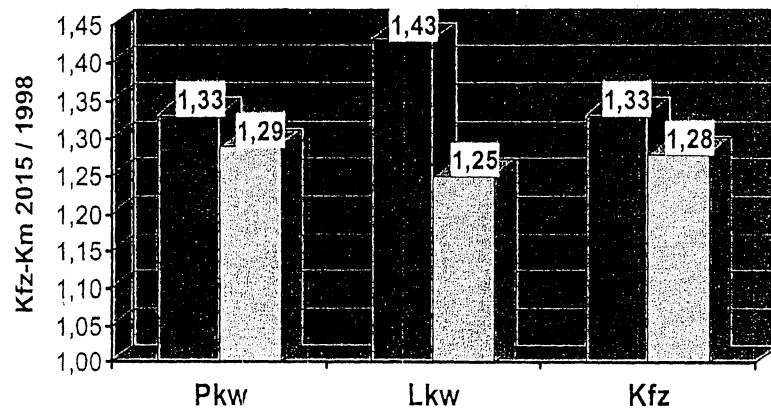
je Straßenklasse



je Verkehrsart

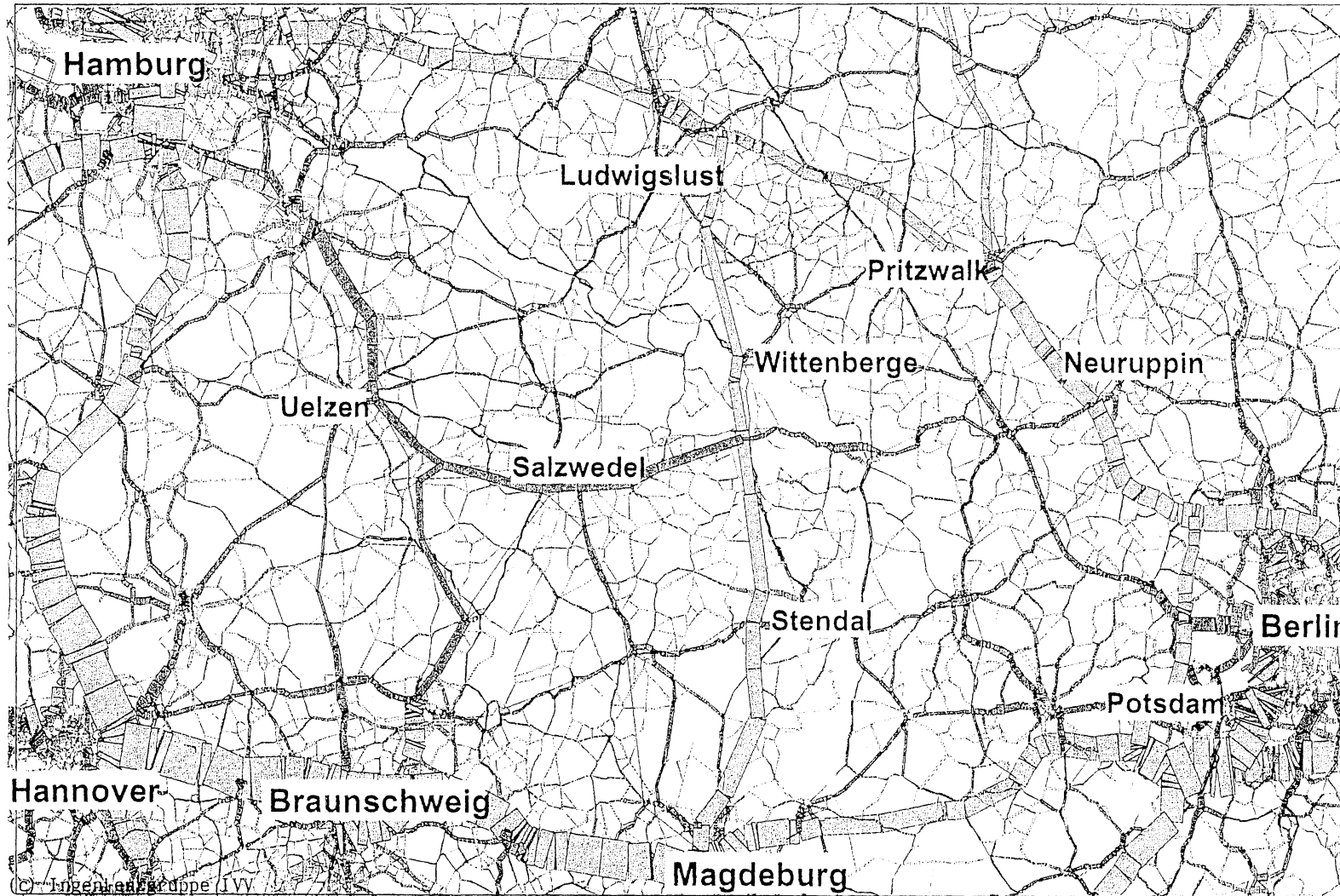


je Kfz-Art



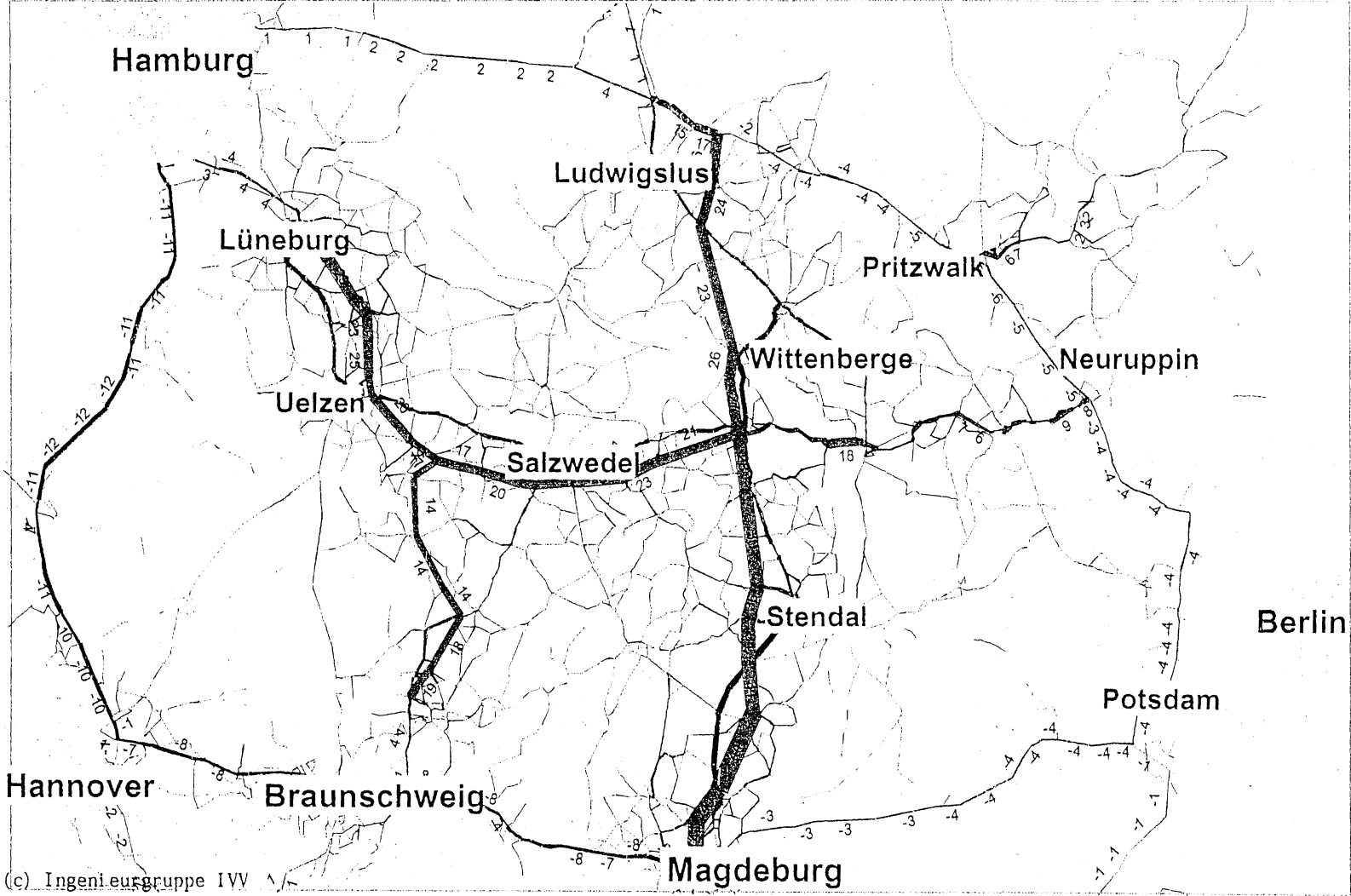
Belastung des Straßennetzes im Untersuchungsraum 2015 / Variante G

Aktualisierung der
Verkehrsuntersuchung
NORDOST



Belastungsdifferenzen zwischen Netzfall Variante G und Bezugsfall 2015

Aktualisierung der
Verkehrsuntersuchung
NORDOST



(c) Ingenieurgruppe IVV

Entlastungseffekte der Variante G 2015

Aktualisierung der
Verkehrsuntersuchung
NORDOST

Innerortsstrecken

Auslastung im Bezugs- fall ¹⁾	Mio. Kfz-Km		Veränderung %
	Bezugsfall	Variante G	
< 70 %	15,9	18,7	+ 18
70 – 90 %	7,8	7,9	+ 1
90 – 100 %	3,8	3,7	- 3
> 100 %	37,3	33,7	- 10

1) Relation DTVW/Leistungsfähigkeit (M_B)

Außerortsstrecken

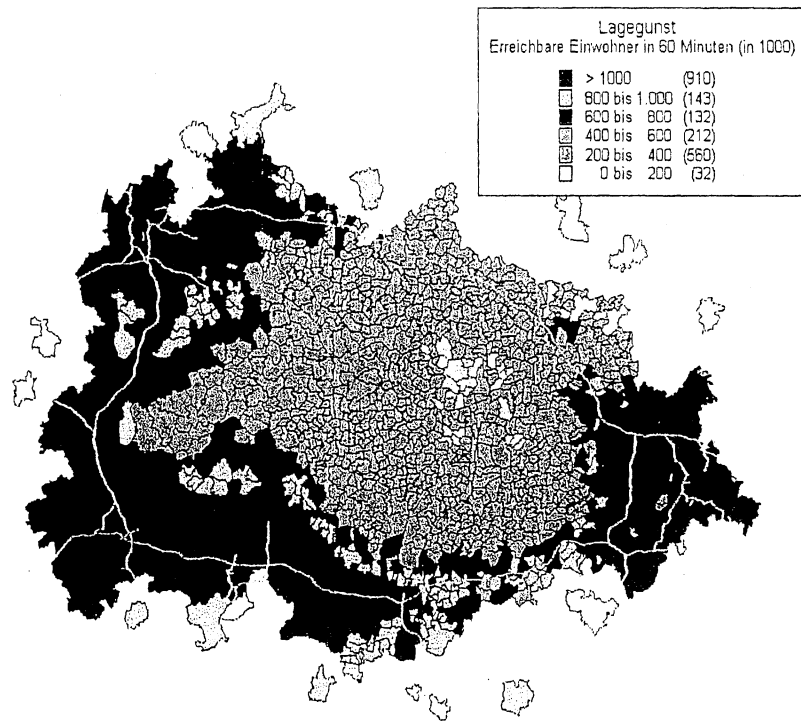
Auslastung im Bezugs- fall ¹⁾	Mio. Kfz-Km		Veränderung %
	Bezugsfall	Variante G	
< 70 %	73,1	78,8	+ 8
70 – 90 %	35,5	39,1	+ 10
90 – 100 %	16,9	10,6	- 37
> 100 %	23,5	21,9	- 7

1) Relation DTVW/Leistungsfähigkeit (M_B)

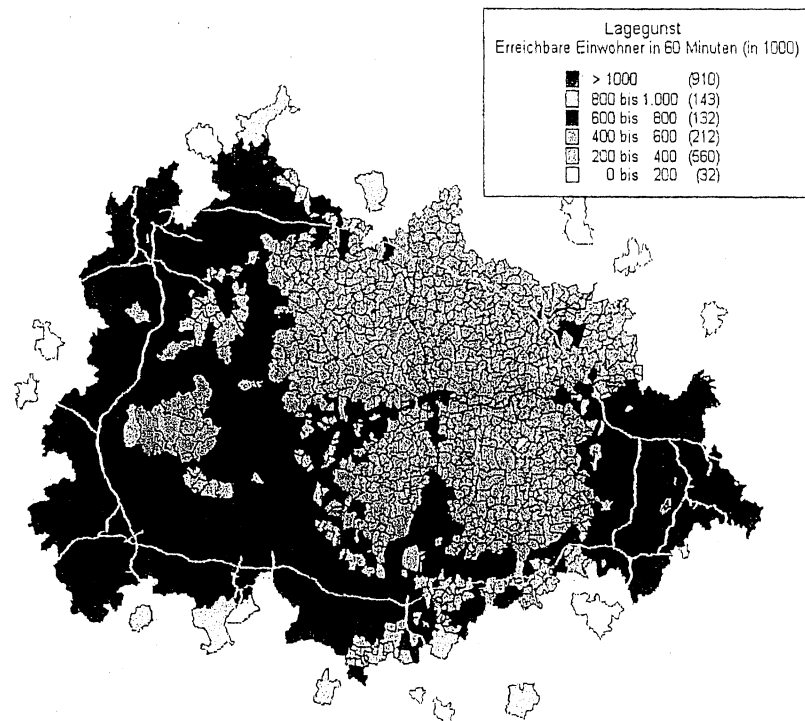
Lagegunst im Untersuchungsraum

Aktualisierung der
Verkehrsuntersuchung
NORDOST

im Bezugsfall



im Netzfall Variante G

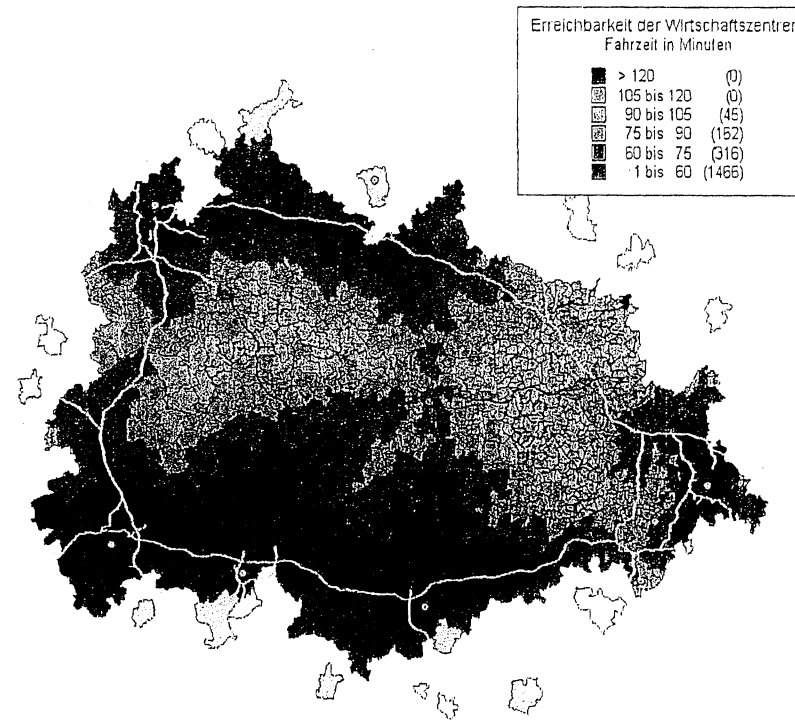
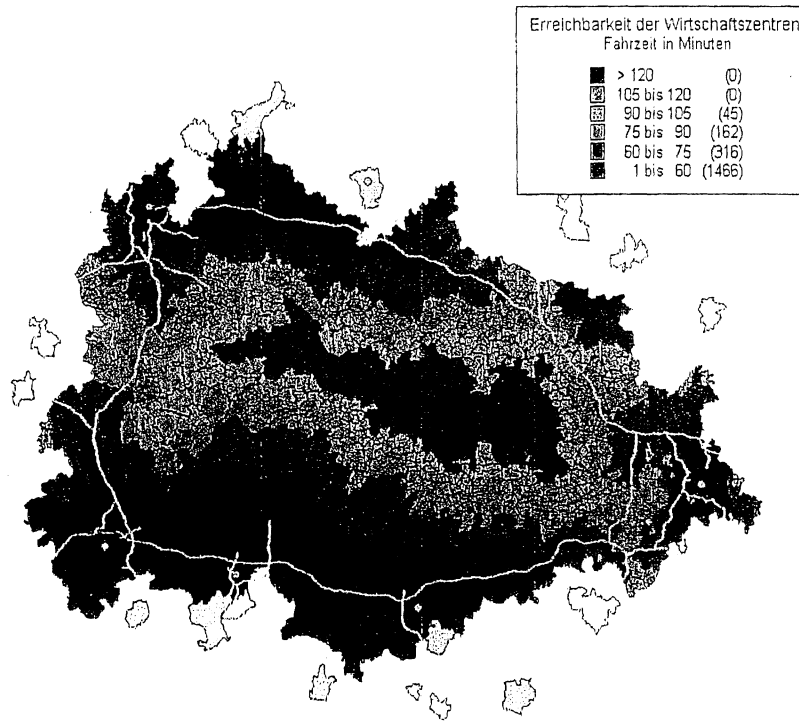


Erreichbarkeit der Wirtschaftszentren

Aktualisierung der
Verkehrsuntersuchung
NORDOST

im Bezugsfall

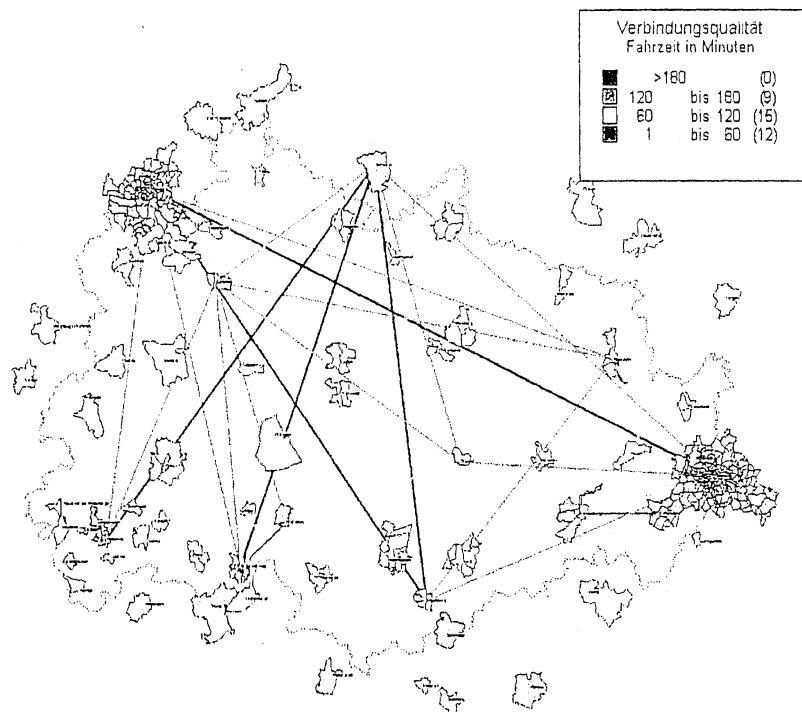
im Netzfall Variante G



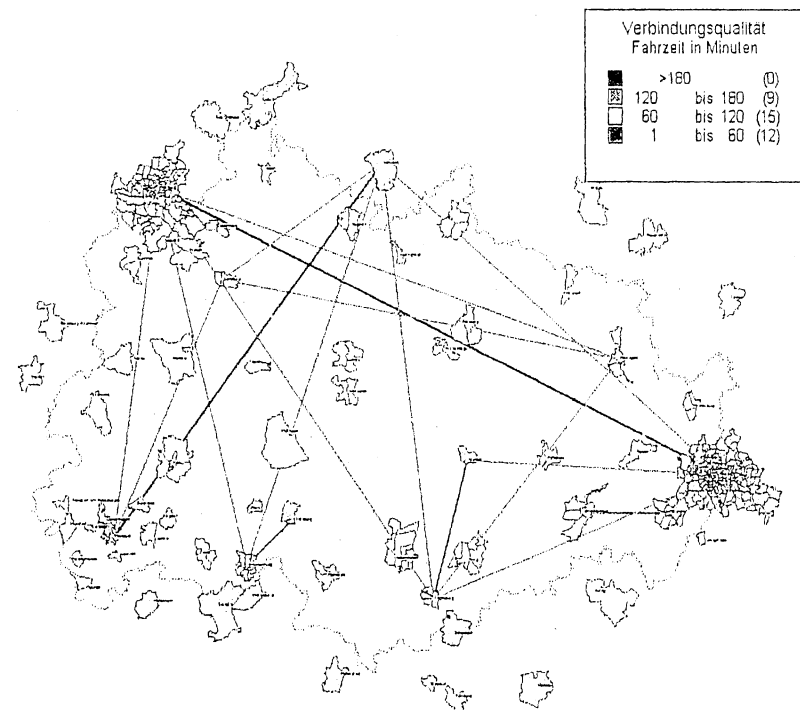
Verbindungsqualität zwischen Oberzentren

Aktualisierung der
Verkehrsuntersuchung
NORDOST

im Bezugsfall



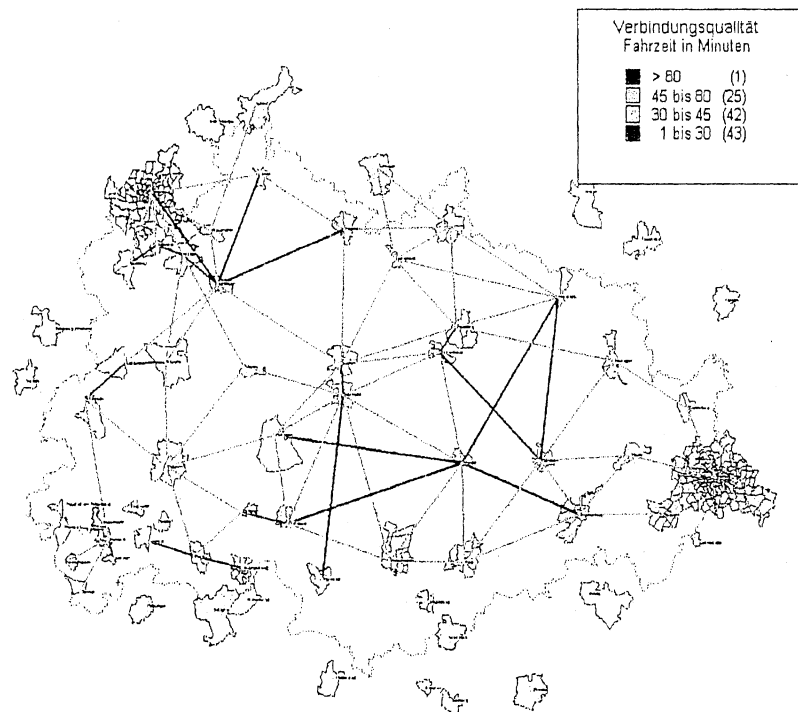
im Netzfall Variante G



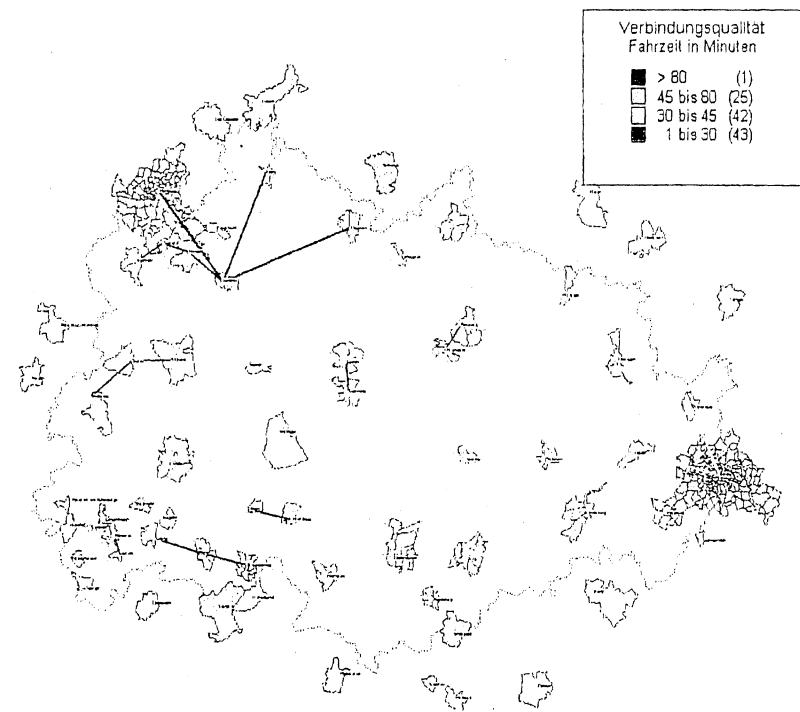
Verbindungsqualität zwischen Mittelzentren

Aktualisierung der
Verkehrsuntersuchung
NORDOST

im Bezugsfall



im Netzfall Variante G

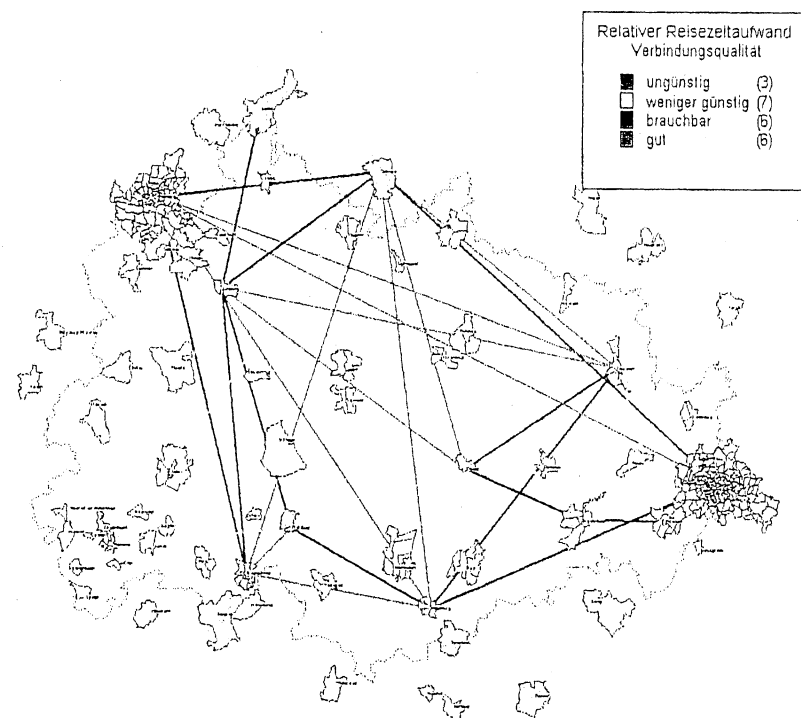
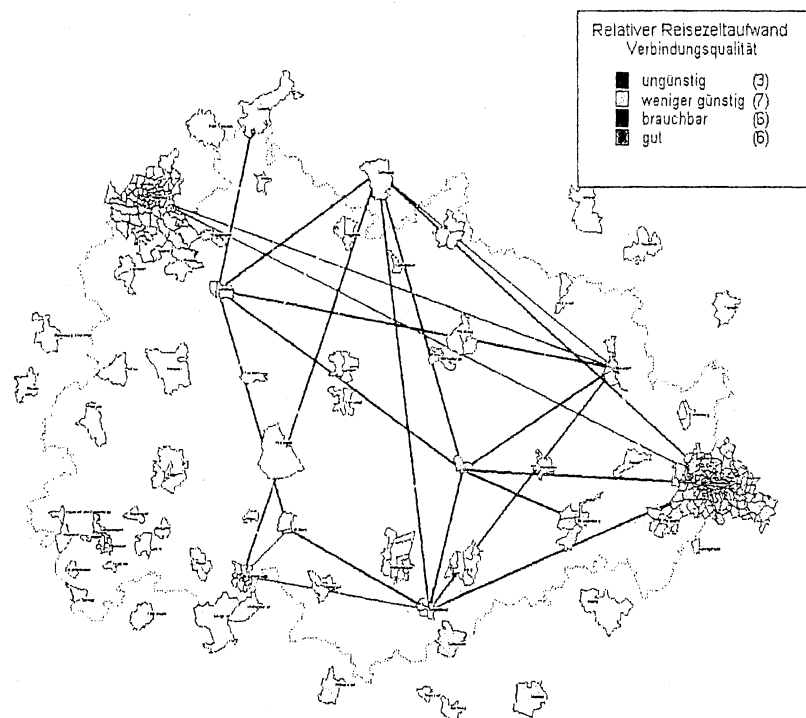


Relativer Reisezeitaufwand zwischen Oberzentren

Aktualisierung der
Verkehrsuntersuchung
NORDOST

im Bezugsfall

im Netzfall Variante G

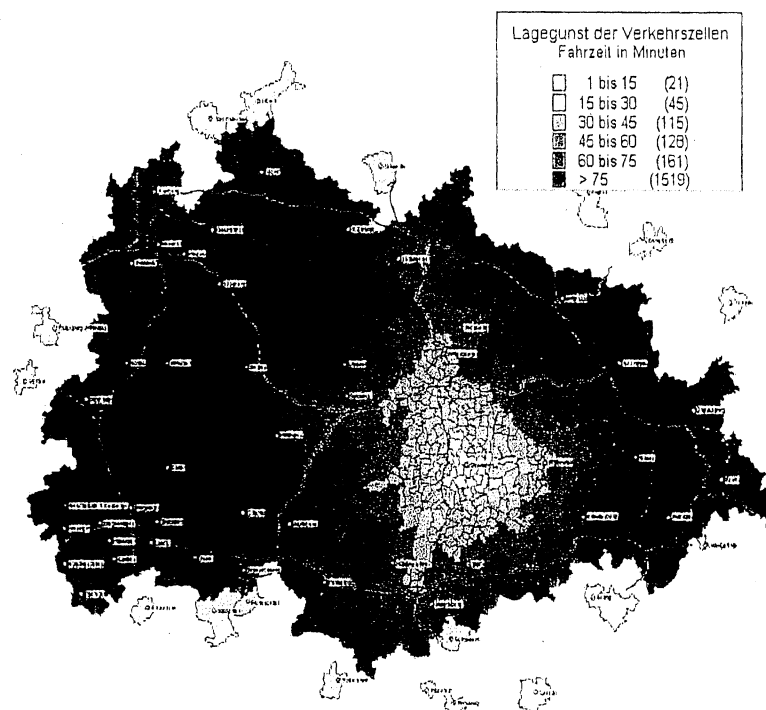
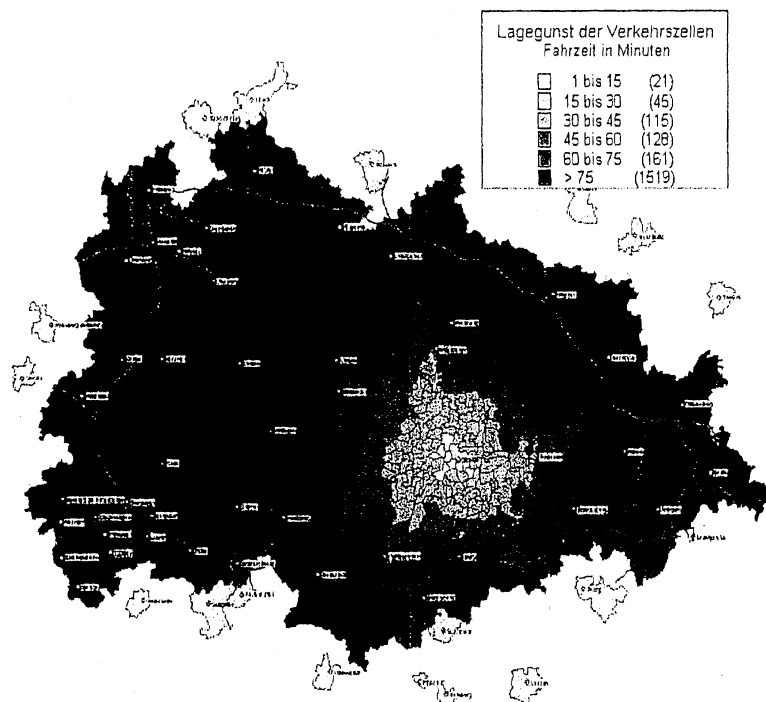


Isochronen der Pkw-Fahrzeiten für Stendal

Aktualisierung der
Verkehrsuntersuchung
NORDOST

im Bezugsfall

im Netzfall Variante G

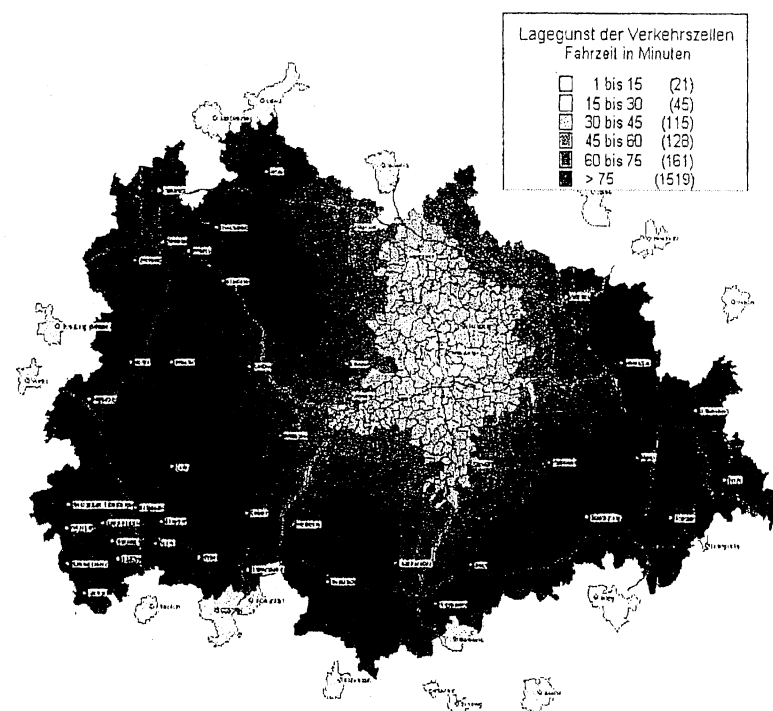
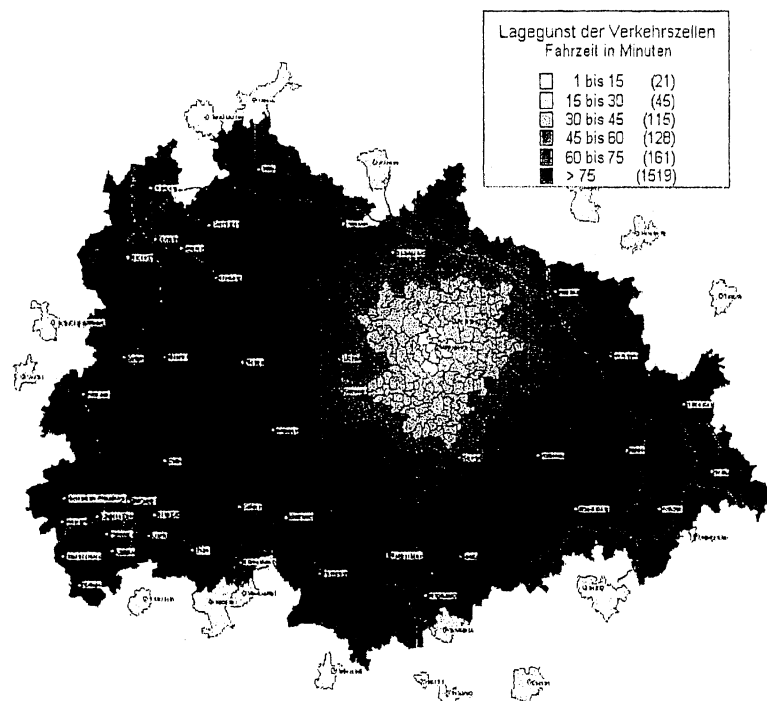


Isochronen der Pkw-Fahrzeiten für Wittenberge

Aktualisierung der
Verkehrsuntersuchung
NORDOST

im Bezugsfall

im Netzfall Variante G

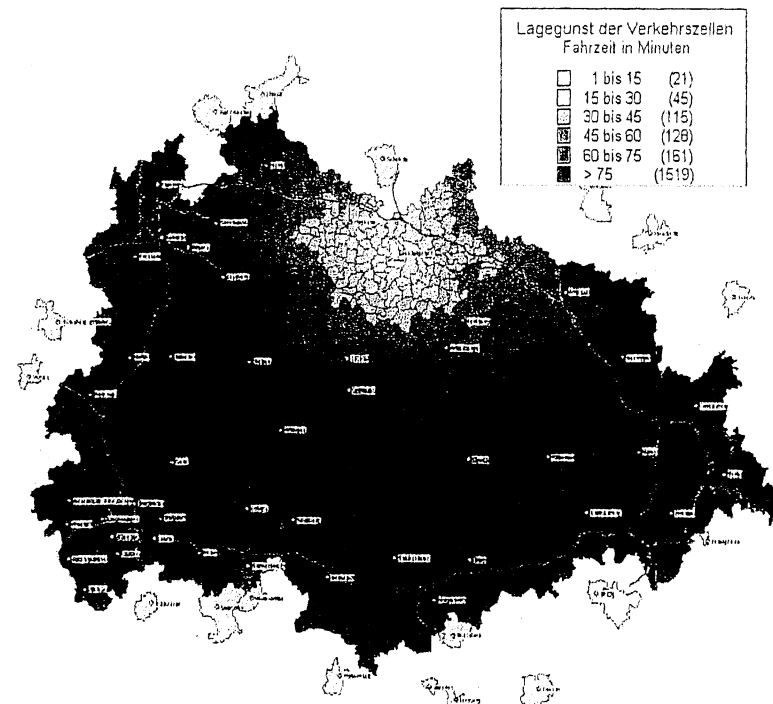
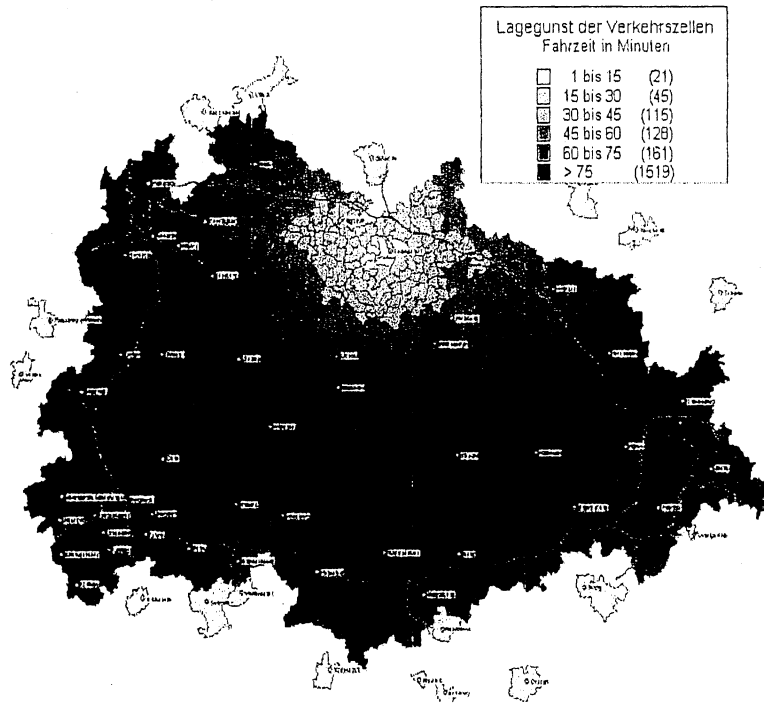


Isochronen der Pkw-Fahrzeiten für Ludwigslust

Aktualisierung der
Verkehrsuntersuchung
NORDOST

im Bezugsfall

im Netzfall Variante G

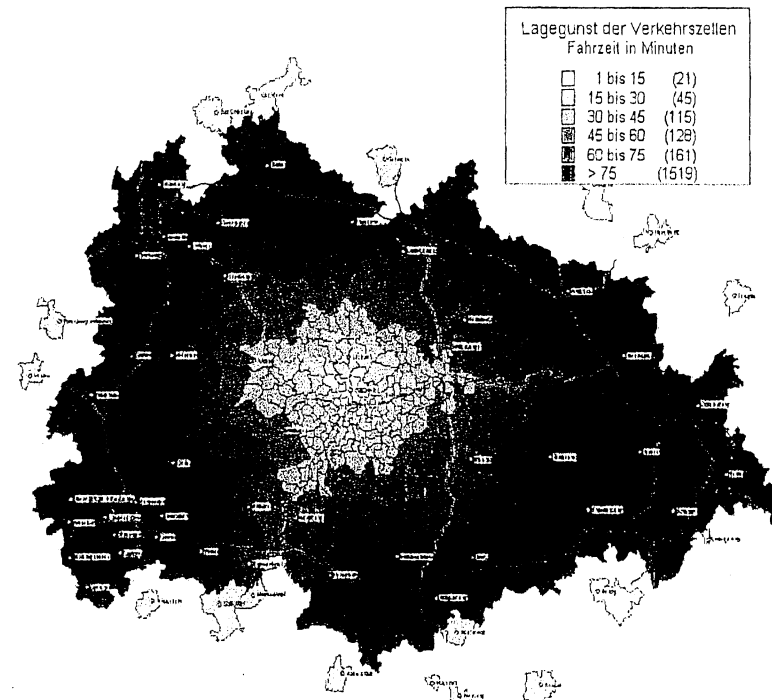
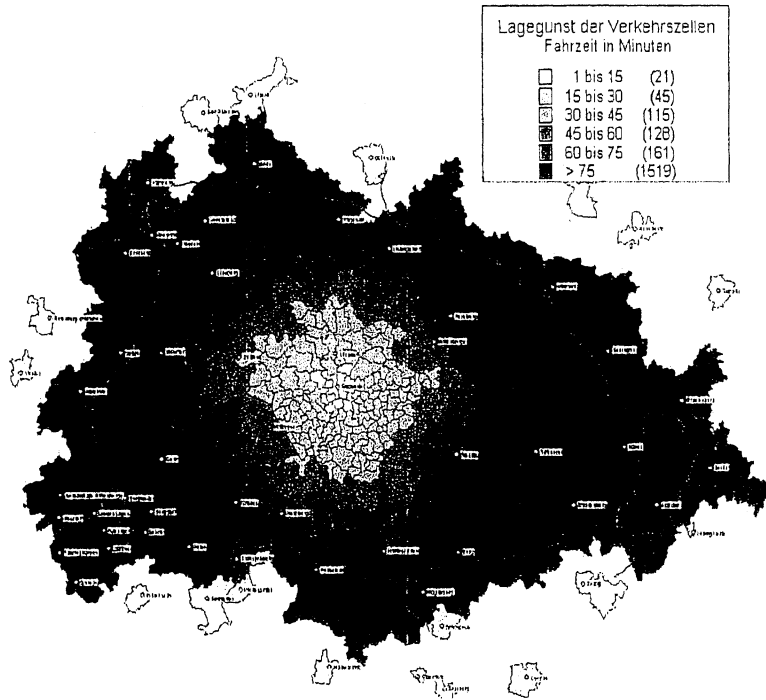


Isochronen der Pkw-Fahrzeiten für Salzwedel

Aktualisierung der
Verkehrsuntersuchung
NORDOST

im Bezugsfall

im Netzfall Variante G

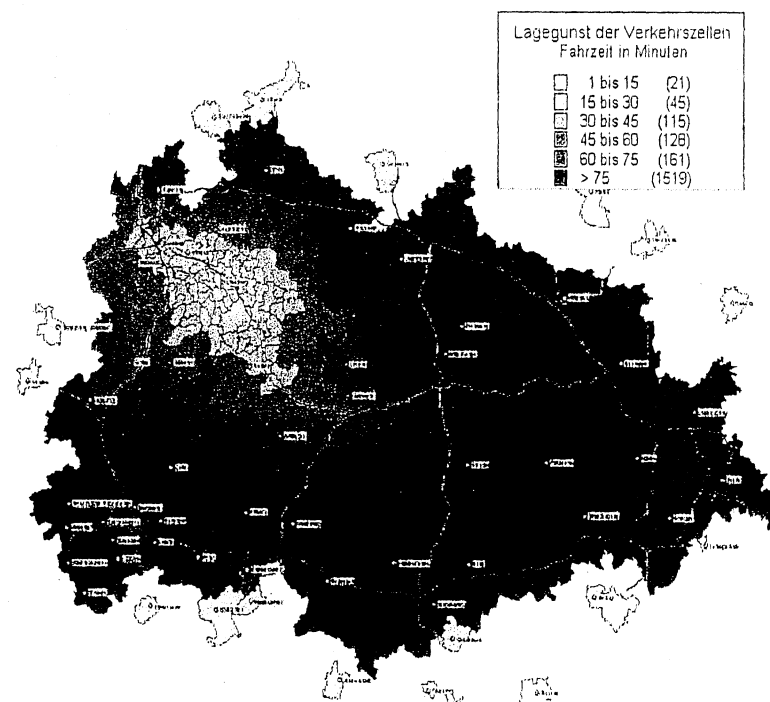
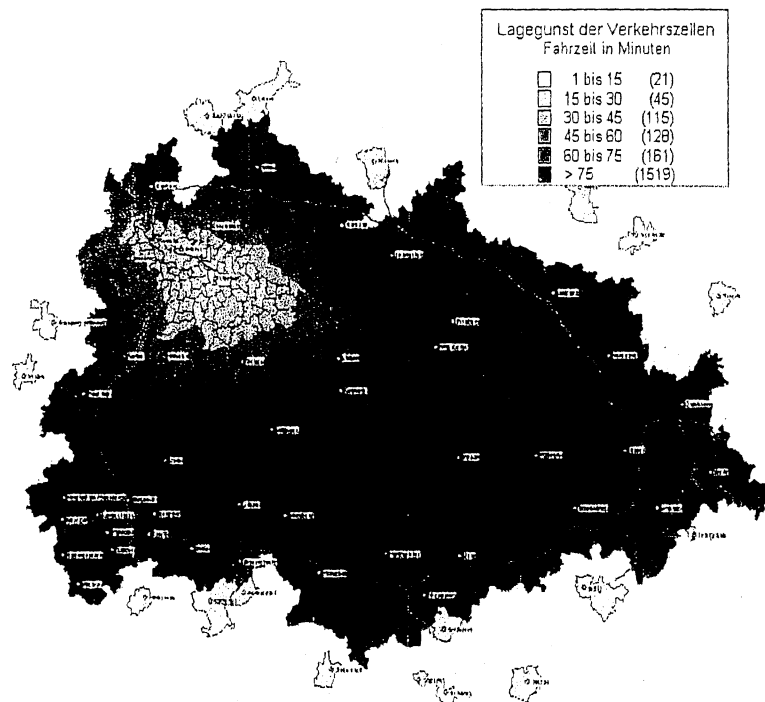


Isochronen der Pkw-Fahrzeiten für Lüneburg

Aktualisierung der
Verkehrsuntersuchung
NORDOST

im Bezugsfall

im Netzfall Variante G

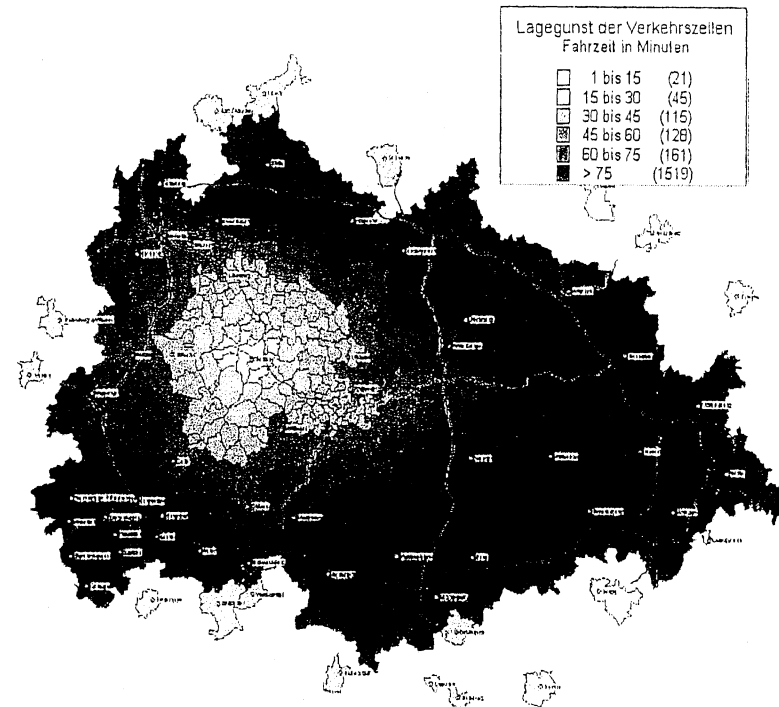
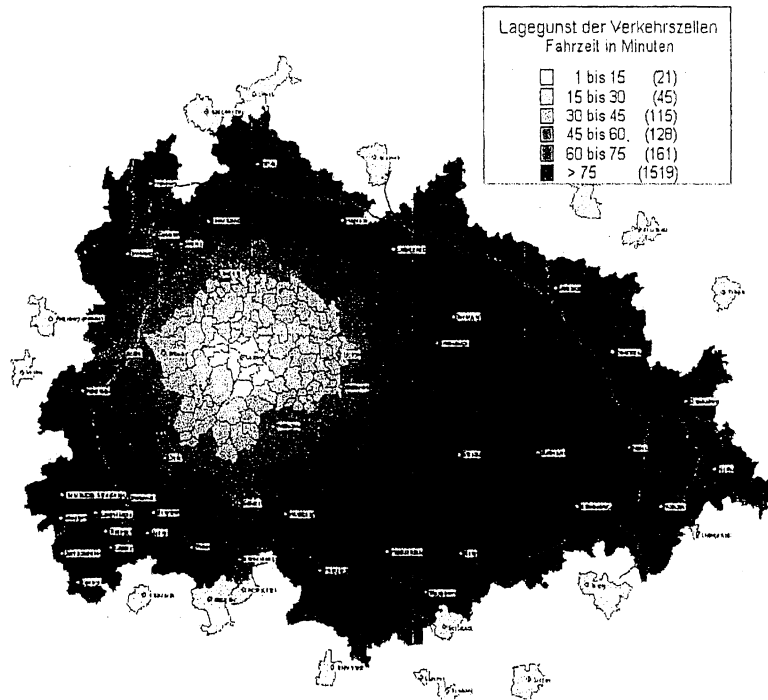


Isochronen der Pkw-Fahrzeiten für Uelzen

Aktualisierung der
Verkehrsuntersuchung
NORDOST

im Bezugsfall

im Netzfall Variante G



Auswirkungen der Variante G auf die Erreichbarkeit von Mittel-, Ober- und Wirtschaftszentren

Aktualisierung der
Verkehrsuntersuchung
NORDOST

Ziel	„max.“ Fahrzeit	Anzahl Einwohner [1.000] mit Fahrzeiten <u>über</u> „max.“		Verbesserung [%]
		Bezugsfall	Netzfall Variante G	
Mittelzentren	≤ 30 min	2.795	2.734	2 %
Oberzentren	≤ 60 min	998	842	16 %
Wirtschaftszentren	≤ 90 min	579	318	45 %

Auswirkungen der Variante G auf die Verbindungsqualität zwischen Mittel- und Oberzentren

Aktualisierung der
Verkehrsuntersuchung
NORDOST

Verbindungs- kategorie	„max.“ Fahrzeit	Anzahl Verbindungen mit Fahrzeiten <u>über</u> „max.“		Verbesserung [%]
		Bezugsfall	Netzfall Variante G	
MZ - MZ	45 min	70	57	19 %
OZ - OZ	120 min	5	2	60 %

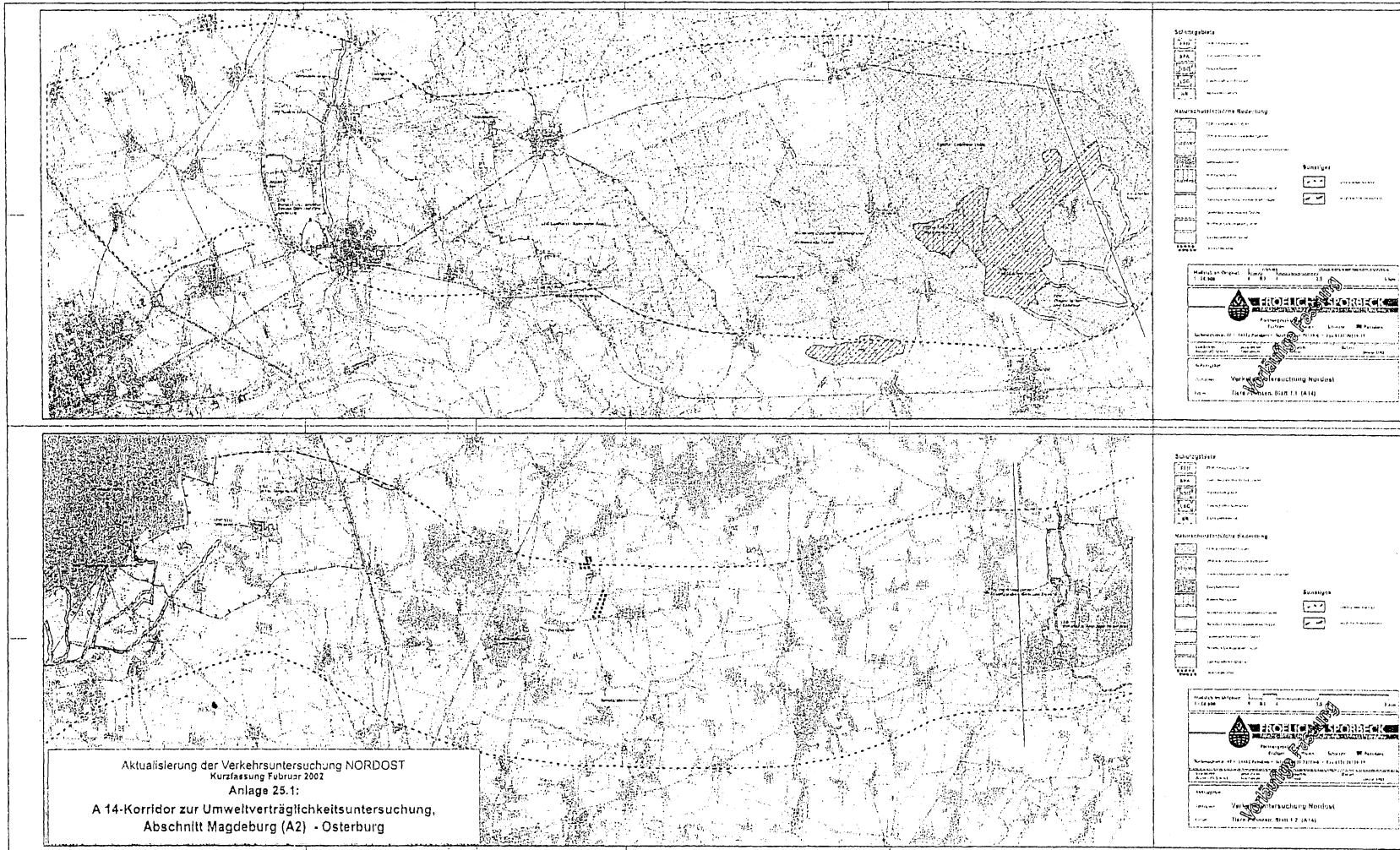
Auswirkungen der Variante G auf die Lagegunst im Untersuchungsraum

Aktualisierung der
Verkehrsuntersuchung
NORDOST

Erreichbarkeitspotenzial bei 60 min Fahrzeit	Betroffene Einwohner im Untersuchungsraum [1.000]		Veränderung [%]
	Bezugsfall	Netzfall Variante G	
< 200.000 Einwohner	34	< 1	- 100 %
< 400.000 Einwohner	550	302	- 45 %
< 600.000 Einwohner	335	442	+ 32 %

A 14-Korridor zur Umweltuntersuchung – A2 bis Osterburg

Aktualisierung der
Verkehrsuntersuchung
NORDOST



A 14-Korridor zur Umweltuntersuchung – Osterburg bis A 24

Aktualisierung der
Verkehrsuntersuchung
NORDOST

