

1. Ausgangslage und Aufgabenstellung

Das Fernstraßennetz der Region NORDOST - eingegrenzt durch die Autobahnen A 2, A7, A 24 und A 10 - ist im derzeitigen Zustand als unzureichend einzustufen. Aufgrund der früher die Region teilenden innerdeutschen Grenze konnte es in der Vergangenheit nicht zusammenhängend betrachtet und entwickelt werden. Sowohl hinsichtlich der inneren Erschließung des Raumes als auch der Erreichbarkeit der umliegenden Verdichtungsräume sind Defizite vorhanden, die mit Standortnachteilen verbunden sind und infolge dessen zu unterdurchschnittlichen wirtschaftlichen Entwicklungschancen für den Raum beitragen.

Das Bundeskabinett hat den Bundesverkehrswegeplan 1992 (BVWP'92) gemeinsam mit dem Entwurf des 4. Fernstraßenausbauänderungsgesetzes (4. FstrAbÄndG) am 15.07.1992 verabschiedet und im August 1992 das Gesetzgebungsverfahren für dieses Änderungsgesetz eingeleitet.

Der Deutsche Bundestag hat das 4. FStrAbÄndG und den neuen Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen am 30.06.1993 verabschiedet (BGBl. I S. 1877 vom 15.11.1993). Das Gesetz ist am 01.01.1991 in Kraft getreten.

Inhalt der vorgenannten Entscheidung war der Beschluß, die beiden Autobahnplanungen

A 14, Magdeburg - Lüneburg und A 39, Braunschweig - Schwerin

in den "Weiteren Bedarf" des Bedarfsplans für die Bundesfernstraßen einzustellen (Realisierung nach 2012). Diese Einstufung erfolgte trotz eines für eine 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 den betroffenen Ländern in den weiteren Bedarf verdrängt (rd. 2,74 Mrd. DM) und deren vordringliche Realisierung verhindert.

Der Deutsche Bundestag hat davon ausgehend, neben der Einstufung der beiden Projekte A 14 und A 39 in den weiteren Bedarf, zusätzlich folgenden Beschluß gefaßt (BT-Drucksache 12/5289, S. 5 vom 28.06.1993 in Verbindung mit Plenar-Protokoll 12/167 vom 30.06.1993):

A 14/A 39 Bereich, der von der A 7, A 24, A 2 und A 10 begrenzt wird "Eine verkehrswirtschaftliche Untersuchung wird vorgesehen, die Aufschluß über Art und Umfang sowie Umweltrelevanz der bislang diskutierten weiträumigen Verbindungen A 14 und A 39 geben 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 1993 und mit Mitteln des Bundes vergeben. Ziel war, ausgehend von den Festlegungen des Bedarfsplans, im Rahmen einer umfassenden Regionaluntersuchung die für die Fernverkehrserschließung des Raumes notwendige Fernstraßen-Infrastruktur zu ermitteln. Die Untersuchung sollte also nicht allein auf die Autobahnen A 14 und A 39 beschränkt sein. Bild 1-1 vermittelt eine Übersicht des Untersuchungsraumes.

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 von einem Arbeitskreis begleitet, in dem die Straßenbauverwaltungen

- der Freien und Hansestadt Hamburg (zugleich für Schleswig-Holstein),
- des Landes Niedersachsen,
- des Landes Mecklenburg-Vorpommern,
- des Landes Sachsen-Anhalt,
- des Landes Brandenburg (zugleich für Berlin) sowie
- Fachreferate des Bundesministeriums für Verkehr und
- Vertreter der beteiligten Fachinstitute

vertreten waren.

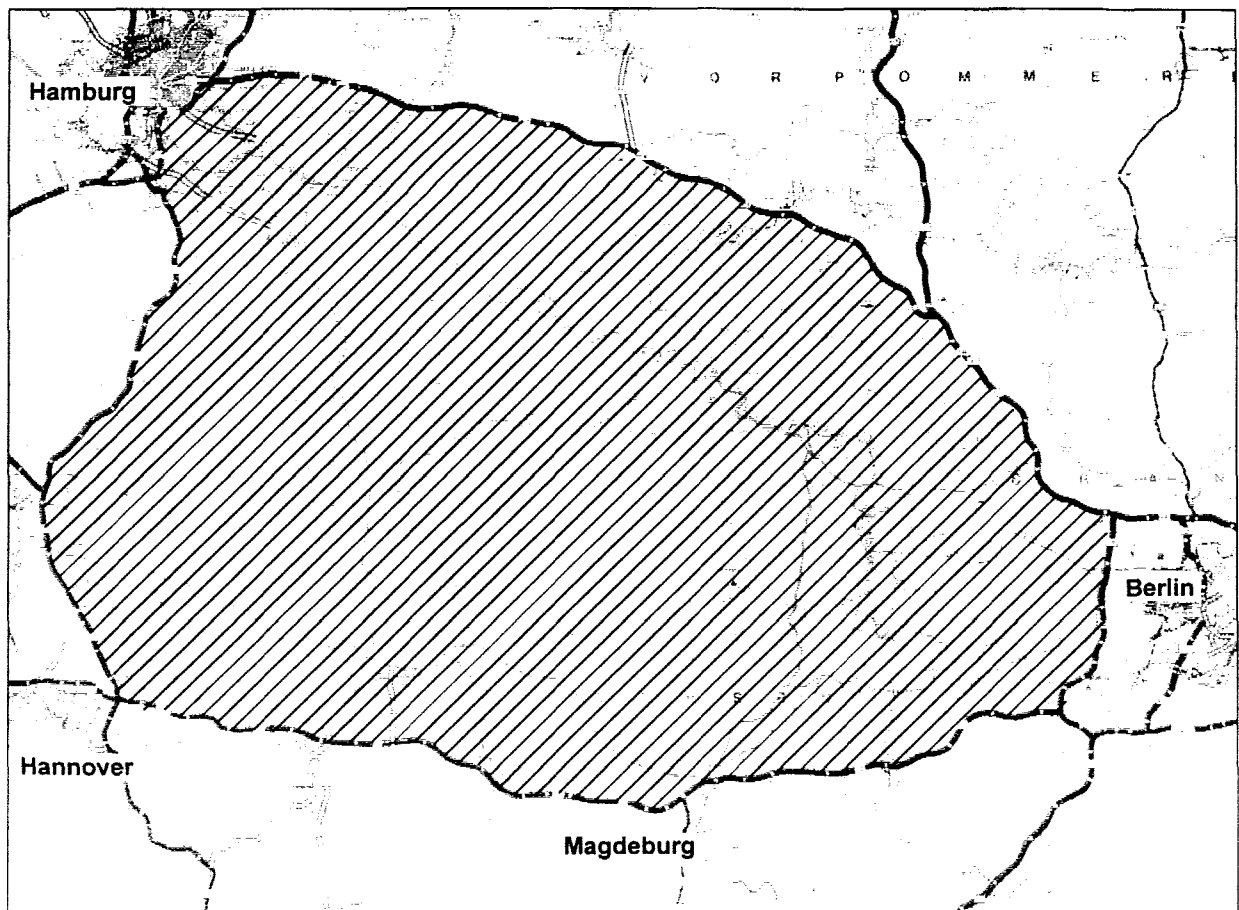


Bild 1-1: Übersicht des Untersuchungsraumes

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

Mit der verkehrswirtschaftlichen Untersuchung NORDOST werden folgende Ziele verfolgt:

- Darstellung und Auswertung der verkehrlichen Ausgangssituation (1993)
- Prognose der Verkehrsnachfrage bis zum Jahre 2010 einschließlich Ausweisung von Mängelsituationen
- Konzeption und Bewertung von Aus- und Neubaumaßnahmen im Fernstraßennetz zur Verbesserung der verkehrlichen Situation unter Beachtung der festgestellten Defizite
- Erarbeitung eines Bauprogramm.

Als maßgebende Bezugsgrößen für die verkehrlichen Bewertungen ist der Personen- und Güterverkehr an Werktagen in der erforderlichen Detaillierungstiefe zu behandeln. Aufgrund der wirtschaftlichen Bedeutung des Fremdenverkehrs für den Untersuchungsraum sowie die mecklenburgisch-vorpommersche Ostseeküste ist der Freizeitverkehr an Wochenenden und während der Urlaubszeit ebenfalls, wenn auch in geringerer Untersuchungstiefe, zu berücksichtigen.

Die Verkehrsprognose soll sich aus Gründen der Kompatibilität weitgehend auf die im Rahmen der Bundesverkehrswegeplanung 1992 erarbeiteten Verkehrsdaten (sog. Prognoseszenario H der BVWP'92) abstützen, die Erarbeitung eines eigenständigen Prognoseszenarios ist somit nicht notwendig.