

8. Zusammenfassung

Im Zusammenhang mit der Entscheidung des Deutschen Bundestages zur Einstufung der Autobahnplanungen:

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

in den 'Weiteren Bedarf des Bedarfsplans für die Bundesfernstraßen wurde der Beschluß gefaßt für den Raum, der von der A 7, A 24, A 2 und A 10 begrenzt wird, eine **verkehrswirtschaftliche Untersuchung durchzuführen, die Aufschluß über Art und Umfang sowie Umweltrelevanz der bislang diskutierten weiträumigen Verbindungen A 14 und A 39 geben soll** (BT-Drucksache 12/5289, Seite 5 vom 28.06.1993 in Verbindung mit dem Plenarprotokoll 12/167 vom 30.06.1993).

Federführender Auftraggeber der verkehrswirtschaftlichen Untersuchung NORDOST (VUNO) war das Land Sachsen-Anhalt, die Finanzierung erfolgte durch das Bundesministerium für Verkehr.

Die VUNO wurde von einer **interdisziplinären Arbeitsgruppe** erarbeitet, in der die verkehrlichen, raumordnerischen, städtebaulichen und landschaftsökologischen Belange gleichermaßen berücksichtigt wurden. Sie wurde von einem Arbeitskreis begleitet, in dem die Straßenbauverwaltungen der Länder Hamburg (zugleich für Schleswig-Holstein), Niedersachsen, Mecklenburg-Vorpommern, Sachsen-Anhalt und Brandenburg (zugleich für Berlin) sowie die Fachreferate des Bundesverkehrsministeriums vertreten waren.

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

Die Untersuchungen bestehen aus folgenden, aufeinander aufbauenden Arbeitsschritten:

- Grundlagenbeschaffung und -aufbereitung,
- Verkehrsprognose 2010 und Mängelanalyse,
- Konzeption von Verbesserungsmaßnahmen,
- Wirkungsberechnungen und Bewertungen für Prognose-Netzvarianten.

Die VUNO baut im wesentlichen auf **Grundlegendaten** und Festlegungen auf, die im Rahmen der Bundesverkehrswegeplanung erarbeitet wurden. Hierzu zählen insbesondere die Annahmen zur Verkehrsentwicklung gemäß dem **Szenario H**, in dem von einer Anpassung bei den Lebensverhältnissen zwischen Ost und West sowie von einem (durch verkehrspolitische Maßnahmen) gebremsten Wachstum des Kfz-Verkehrs ausgegangen wird.

Im Vordergrund der Untersuchungen stand die Entwicklung eines funktionstüchtigen Fernstraßennetzes. Die hierzu durchgeführte Netzentwicklung erfolgte auf der Grundlage einer Mängelanalyse, die sich auf einen Zustand bezieht, der für den Fall der Realisierung aller Maßnahmen des 'Vordringlichen Bedarfs' des Bedarfsplans für die Bundesfernstraße und der Verkehrsentwicklung gemäß dem Szenario H der Bundesverkehrswegeplanung zu erwarten ist.

Eine Analyse des Angebotes im Schienenverkehr (Dokumentation im Materialband) ergab, daß keine signifikanten Interdependenzen zwischen den Verkehrsträgern Schiene und Straße zu erwarten sind.

Die **Mängelanalyse** legt offen, daß auch nach Realisierung des im 'Vordringlichen Bedarf des Bedarfsplanes ausgewiesenen Maßnahmen Defizite in verkehrlicher, raumordnerischer und städtebaulicher Hinsicht im Untersuchungsraum verbleiben werden. Hierzu zählen insbesondere:

- Überdurchschnittlich hohe Zeitaufwendungen bei der Abwicklung des Kfz-Verkehrs,
- Erhöhte Unfallrisiken sowie Lärm- und Schadstoffbelastungen auf Innerortsstraßen,
- Unzureichende Raumerschließung, insbesondere auf dem Gebiet der neuen Bundesländer,
- Unverträgliche Verkehrsbelastungen auf zahlreichen Ortsdurchfahrten.

Die Entwicklung von Maßnahmen zur Behebung der festgestellten Defizite führte neben dem Netzfall X (Salzwedeler Schere) zu weiteren **20 Netzfällen**, die in drei aufeinander aufbauenden Stufen mit zunehmender Untersuchungstiefe in verkehrlicher, raumordnerischer, landschaftsökologischer, städtebaulicher und verkehrswirtschaftlicher Hinsicht **bewertet** wurden.

In der **ersten Stufe** wurden aufgrund der Grundlage der Mängelanalyse **Netzergänzungen** für das **übergeordnete Fernstraßennetz** untersucht. Als zusammengefaßtes Endergebnis der ersten Stufe ergibt sich die eindeutige Empfehlung zur Ergänzung des Fernstraßennetzes im Untersuchungsraum um die Netzmasche Magdeburg - Ludwigslust. Im großräumigen Zusammenhang bedeutet dies - unter Einbeziehung der bekannten Planungen - einen "Lückenschluß" für eine denkbare europäische Fernverbindung von Prag über Dresden, Leipzig, Halle, Magdeburg und Schwerin bis zur geplanten Ostseeautobahn A 20 bei Wismar.

Aufbauend auf dem in der ersten Stufe entwickelten übergeordneten Fernstraßennetz wurden **in der zweiten Netzentwicklungsstufe weitere Netzergänzungen** zur Reduktion der verbliebenen Defizite entwickelt, berechnet und bewertet. Ergebnis war die verkehrliche und raumordnerische Empfehlung, vertiefende Untersuchungen für Netzfälle durchzuführen, in denen zusätzlich zur neuen Achse Ludwigslust - Magdeburg weitere Ergänzungen des Fernstraßensystems für die Verbindungen

- Lüneburg - Uelzen - Salzwedel - Osterburg
- Wolfsburg - Uelzen - Salzwedel - (Osterburg)
- Osterburg - Wittstock - Mirow (entweder über Wittenberge oder über Havelberg)

vorgesehen werden.

In der **dritten Stufe** wurden drei als maßgebend angesehene **Netzalternativen** (Netzfälle X, G, H) im Rahmen eines Variantenvergleiches einer **vertiefenden Bewertung** unterzogen, die die verkehrlichen, raumordnerischen, landschaftsökologischen, städtebaulichen und verkehrswirtschaftlichen Wirkungen der Netzfälle umfaßt. Für die in den Netzvarianten enthaltenen Ergänzungsstrecken wurden dabei in den Berechnungen und Bewertungen folgende Charakteristika unterstellt:

- Autobahn für die A 14 und die A 39 (im Netzfall X) sowie für die neue Achse Ludwigslust-Magdeburg (in den Netzfällen G und H)
- Planfrei und zügig trassierte Bundesstraßen (Fahrgeschwindigkeit 100 km/h) mit 4-streifigem Querschnitt für die übrigen Ergänzungsstrecken.

Aus dem Netzentwicklungsprozeß hat sich der im Bild 8-1 dargestellte **Netzfall G** als **besonders effizient** herauskristallisiert. Die Wirkungen der hierbei vorgeschlagenen Netzergänzungen lassen sich wie folgt zusammenfassen.

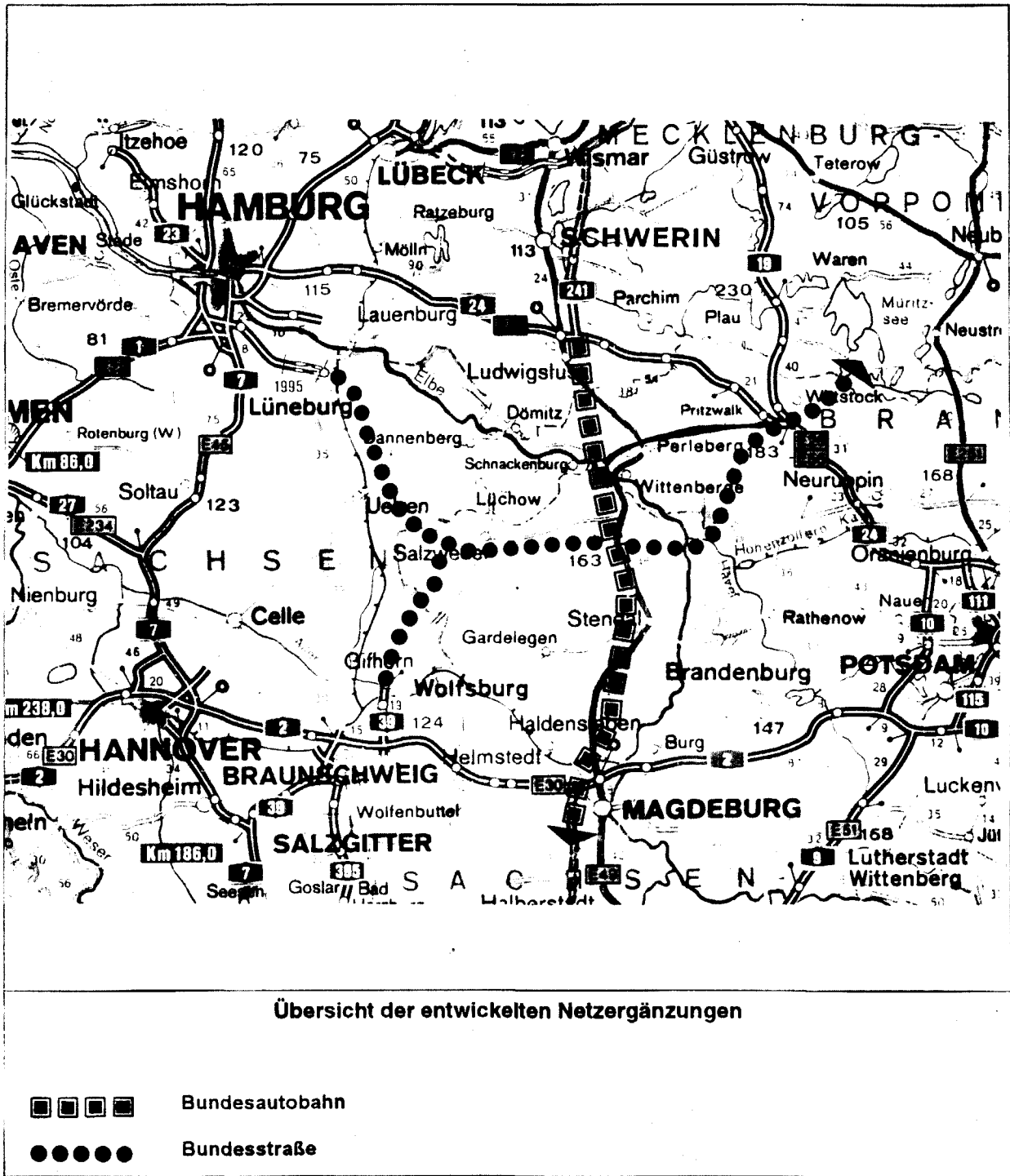


Bild 8-1: Übersicht der entwickelten Netzergänzungen

- Der Zeitaufwand bei der Abwicklung der Verkehrsnachfrage kann um ca. 40.000 Kfz-Stunden je Werktag gesenkt werden.
- Aus den Ortschaften können bis zu 350.000 Kfz-Kilometer je Werktag auf Außerortsstraßen verlagert und damit die Schadstoffemissionen sowie die Lärmbelastungen auf Innerortsstraßen um ca. 5 % bis 9 % gesenkt werden.
- Die Verkehrssicherheit kann durch Senkung des Unfallrisikopotentials um jährlich ca. 600 potentielle Unfälle mit Personen- bzw. schweren Sachschäden verbessert werden.
- Die Erreichbarkeit der Mittelzentren wird um ca. 25 %, die der Oberzentren um ca. 40 % verbessert.
- Bei der Lagegunst (Anzahl erreichbarer Einwohner bzw. Arbeitsplätze) kann die Situation für Standorte mit den schlechtesten Gunstwerten deutlich verbessert werden. Die Anzahl der Gemeinden mit weniger als 200.000 erreichbaren Einwohnern innerhalb einer Stunde halbiert sich in etwa.
- Der Untersuchungsraum ist als besonders empfindlich und schutzwürdig einzustufen. Durchgängige konfliktarme Korridore zur Aufnahme von Ergänzungen des Fernstraßennetzes sind nicht vorhanden.
- Mit den vorgeschlagenen Netzergänzungen können Konflikte im Vergleich zum Netzfall X (Autobahnen A 14 und A 39), in dem Bereiche nationaler und internationaler Schutzkategorien (NGV, IBA-Gebiet, FFH-Vorschlagsgebiet) besonders betroffen wären, deutlich gesenkt werden.
- Die Belastung der Siedlungen durch den Straßenneubau kann hinsichtlich städtebaulicher Aspekte klein gehalten werden. Die Netzergänzungen bewirken Entlastungen von heute stark belasteten Ortschaften, sind jedoch nicht in der Lage, alle als unverträglich eingestuft Situationen zu bereinigen.
- Die wirtschaftliche Effizienz der vorgeschlagenen Netzergänzungen ist hoch. Der ökonomische Variantenvergleich, der nach dem gesamtwirtschaftlichen Bewertungsverfahren der Bundesverkehrswegeplanung '92 auf der Grundlage aktualisierter Daten durchgeführt wurde, ergab für die Vorschlagsvariante (G/H) ein gegenüber der X-Lösung deutlich günstigeres Nutzen-Kosten-Verhältnis.

Aus der verkehrswirtschaftlichen Untersuchung NORDOST ergibt sich folgendes Resümee:

Die Ergebnisse weisen über alle Fachbereiche übereinstimmend aus, daß die im gültigen Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen als weiterer Bedarf ausgewiesene Ergänzung des Autobahnnetzes um die A 14 und A 39 (Netzfall X) die im Untersuchungsraum vorhandenen Defizite nur teilweise zu beheben vermag und darüber hinaus mit gravierenden ökologischen Risiken verbunden ist. Aus den Untersuchungen haben sich statt dessen folgende Ergänzungen des Fernstraßennetzes als sinnvoll und weniger beeinträchtigend herausgestellt (siehe Bild 8-1):

- Autobahn von Ludwigslust über Stendal bis Magdeburg
- Zügig geführte Bundesstraßen
 - von Lüneburg über Salzwedel bis Osterburg
 - von Wolfsburg bis Salzwedel
 - von Osterburg über Havelberg und Wittstock bis Mirow.