



A 14, Lückenschluss Magdeburg- Wittenberge-Schwerin

Ministerium für Landesentwicklung
und Verkehr

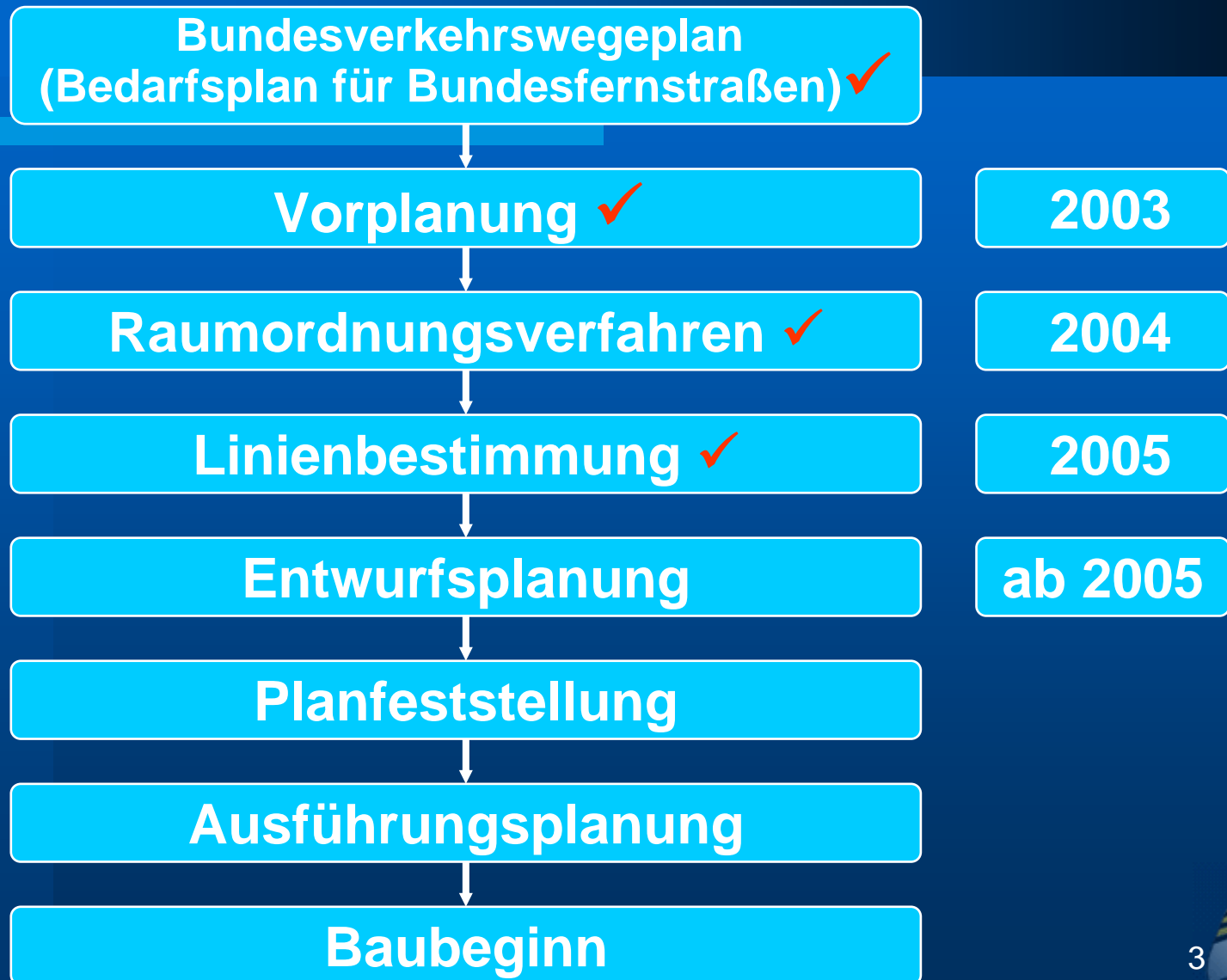
Oktober 2008

Schwerpunkte

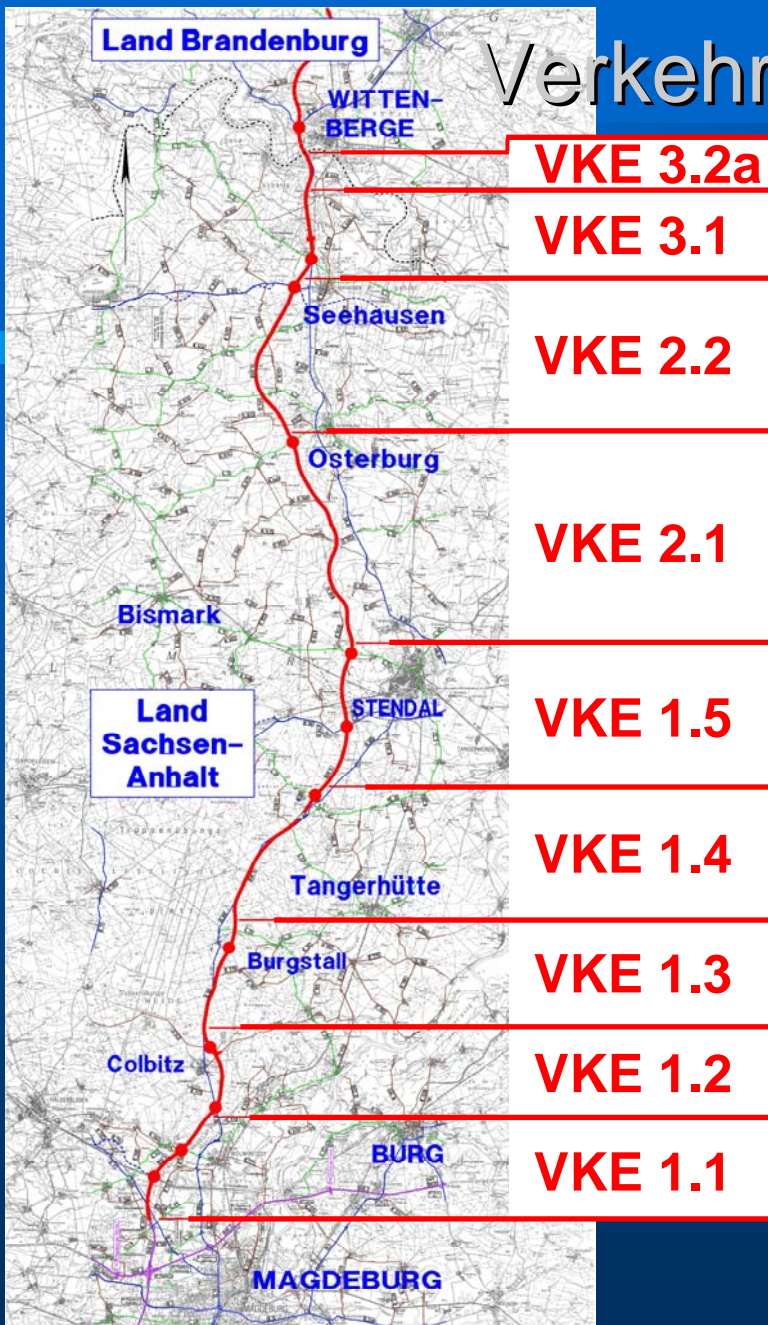
- Sachstand zum Lückenschluss der A 14, Magdeburg-Wittenberge-Schwerin
- Konsequenzen aus dem Urteil der A 143 und die Auswirkungen auf die Planung der A 14
- Kostenentwicklung/ Finanzierung
- Alternativen ?
- Ausblick



Planungsablauf Bundesfernstraße



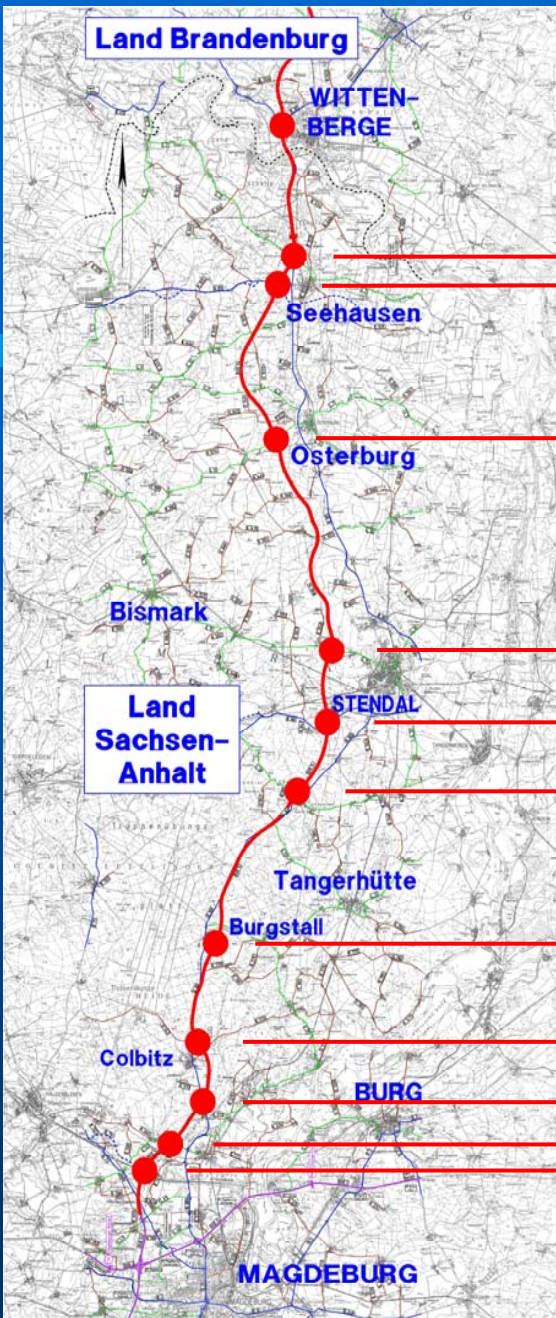
Verkehrseinheiten in Sachsen-Anhalt



Im Land Sachsen-Anhalt ist die BAB 14 in **9 Verkehrseinheiten** aufgeteilt, die sich alle in der Entwurfsplanung befinden, (VKE 1.2 in Planfeststellung)



Anschlussstellen in Sachsen-Anhalt



AS Vielbaum (L 2)

AS Seehausen (B 190n)

AS Osterburg (L 13)

AS Uenglingen (L 15)

AS Stendal (B 188)

AS Lüderitz (L 30)

AS Burgstall (zur B 189)

AS Colbitz (K 1174n)

AS Wolmirstedt (B 189)

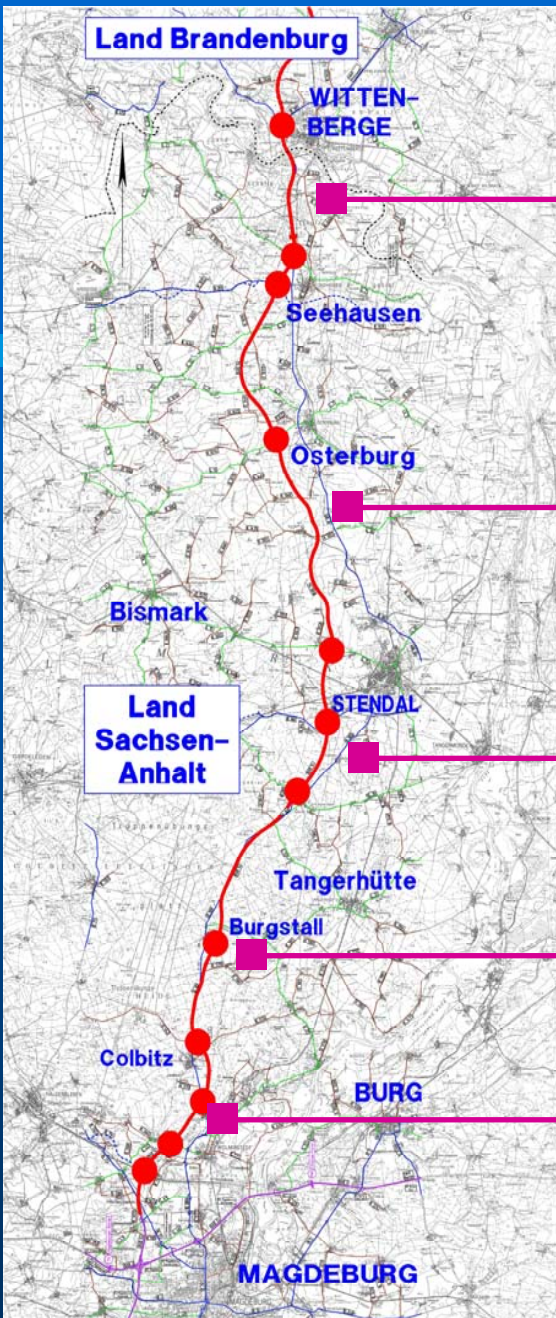
AS Samswegen (L 44)

AS Haldensleben (B 71n)

11 Anschlussstellen



Nebenanlagen in Sachsen-Anhalt



PWC
Elbe-Aland-Niederung

PWC Altmark

PWC Stendal-Süd

Tank- und Rastanlage
Colbitz-Letzlinger Heide

PWC Wolmirstedt

4 Parkplätze
mit WC (PWC)

1 Tank- und
Rastanlage



Konsequenzen aus dem Urteil zur A 143, Westumfahrung Halle

Zitat Willi Vallendar, Richter am Bundesverwaltungsgericht und Berichterstatter im Verfahren zur A 143:

„ Das Verfahren „Westumfahrung Halle“ dürfte als Anzeichen für eine Zeitenwende zu werten sein. Naturschutz und Infrastrukturvorhaben stehen unvermeidlich in einem Konkurrenzverhältnis.

Gute Zeiten für Infrastrukturplanungen sind schlechte Zeiten für den Naturschutz und umgekehrt.

Die guten Zeiten für die Infrastrukturplanung scheinen vorbei zu sein“



Konsequenzen aus dem Urteil zur A 143, Westumfahrung Halle

- Das Urteil hat die Anforderungen an die fachliche Tiefe und Breite der Untersuchungen gesteigert, Sonderuntersuchungen werden zunehmen
- Die Prüfung der Verträglichkeit eines Vorhabens muss nach besten fachlichen Erkenntnissen erfolgen, die Beweislast liegt beim Vorhabensträger
- Zur Genehmigung von Straßenbauprojekten werden generell Artenschutzbeiträge erforderlich - Problem in der Praxis: das empirische Wissen über den Artenschutz reicht nicht aus, um Risiken ausreichend qualifizieren zu können.



Konsequenzen aus dem Urteil zur A 143, Westumfahrung Halle

- Monitoring für ausgeführte A/E-Maßnahmen bzw. CEF-Maßnahmen und ggf. Korrektur und Vorsorgemaßnahmen werden zum Standard
(Problem CEF-Maßnahmen: Sie sind zeitlich so einzuordnen, dass die Funktion für die geschützte Art ohne Unterbrechung gewahrt werden kann, d.h. mit teilweise erheblichem zeitlichem Vorlauf vor dem eigentlichen Baubeginn => zu diesem Zeitpunkt liegt in der Regel jedoch kein Baurecht vor, d.h. Probleme beim Grunderwerb und fehlende Haushaltsmittel)



Konsequenzen aus dem Urteil zur A 143, Westumfahrung Halle

- Bei der fachplanerischen Abwägung wird eine stärkere Gewichtung der Belange des Naturschutzes im Rahmen der Gesamtabwägung erfolgen
- Zur Absicherung des „aktuellen Standes der Wissenschaft“ müssen Forschungsaufträge auf allen Ebenen weitergeführt und in die aktuellen Planungen eingebracht werden.



Konsequenzen aus dem Urteil zur A 143, Westumfahrung Halle

- Die erforderliche Überarbeitung von Unterlagen bei laufenden Planungen wie z.B. zum Lückenschluss der A 14, Magdeburg-Wittenberge-Schwerin, führt zu Verzögerungen
- Eine Flut von Ausnahmeanträgen in Richtung Brüssel, was dort sicher so nicht gewollt ist. Nach dem Urteil ist die EU-Kommission um eine Stellungnahme zu bitten, wenn das FFH-Gebiet, welches erheblich beeinträchtigt wird, einen prioritären Lebensraum oder eine prioritäre Art enthält, auch wenn diese selbst nicht erheblich beeinträchtigt wird



Auswirkungen auf den Lückenschluss der A 14, Magdeburg-Wittenberge-Schwerin

Zur Erinnerung:

Das Raumordnungsverfahren für die **A 14 Halle – Magdeburg** wurde im März 1993 abgeschlossen. Die Linienbestimmung durch den BMVBS erfolgte abschnittsweise im Jahr 1993/1994.

Die Verkehrsfreigabe des ersten Abschnittes erfolgte am 6. November 1996 und die vollständige Verkehrsfreigabe erfolgte am 30. November 2000

Diese Planungs- und Bauzeiten sind vor dem Hintergrund der dargestellten aktuellen Entwicklung derzeit nicht mehr möglich!



Auswirkungen auf den Lückenschluss der A 14, Magdeburg-Wittenberge-Schwerin

- Das Raumordnungsverfahren für den Lückenschluss der A 14 in Sachsen – Anhalt wurde am 29.10.2004 abgeschlossen.
- Die Linienbestimmung durch den BMVBS erfolgte am 12.04.2005.
- Die Einleitung des Planfeststellungsverfahrens für den 1. Abschnitt, die Ortsumfahrung Colbitz, erfolgte im August 2005. Das Verfahren wurde zwischenzeitlich ausgesetzt und soll nach Abschluss aller im Ergebnis des Urteils durchgeführten ergänzenden Untersuchungen und Umplanungen voraussichtlich im Ende 2008 fortgesetzt werden.



Neue Anforderungen an die laufende Entwurfsplanung

Der Nachweis der ökologischen Durchlässigkeit erfordert eine Gesamtbetrachtung des Vorhabens der A 14 über die Landesgrenzen Sachsen-Anhalt hinaus, auch für Brandenburg und Mecklenburg-Vorpommern.

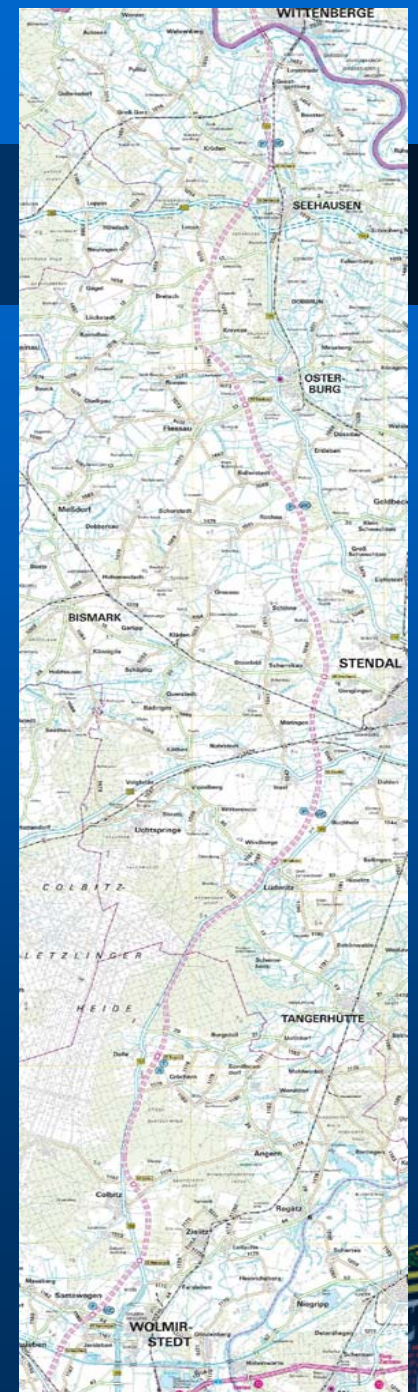
Diese Betrachtung ist schon für den ersten Planungsabschnitt (VKE 1.2) erforderlich und dann ständig, mit jeder neuen Planfeststellung zu aktualisieren.



Neue Anforderungen an die laufende Entwurfsplanung

An die Zerschneidungswirkung der Trasse (in ST 100 km) müssen Betrachtungen zur Durchlässigkeit geknüpft werden.

Dabei spielen großräumige deutschlandweite Wanderkorridore, beispielsweise für die Wildkatze ebenso eine Rolle, wie Korridore für Tierarten mit kleinen Lebensraumansprüchen (Amphibien, Fledermäuse u. a.).



Neue Anforderungen an die laufende Entwurfsplanung

Aus diesen Untersuchungen und den speziellen Kartierungen für Tiere und Pflanzen in den 9 Planungsabschnitten in ST entstehen eine Reihe von Ingenieurbauwerken (Grünbrücken, Wilddurchlässe, Amphibienanlagen, Fledermausquerungshilfen, Fischotterdurchlässe), die ausschließlich der Vernetzung der Lebensräume für Tiere und Pflanzen dienen.



Neue Anforderungen an die laufende Entwurfsplanung

An 60% der bereits geplanten über 100 Ingenieurbauwerke waren für die ökologische Durchlässigkeit Veränderungen vorzunehmen, die aus den speziellen Anforderungen der Umsetzung der EU-Richtlinien zur FFH-Verträglichkeit und zum Artenschutz herrühren.



Neue Anforderungen an die laufende Entwurfsplanung

- Erschwerend bei allen diesen Untersuchungen kommt hinzu, dass der „neueste wissenschaftliche Stand“ teilweise noch nicht vorliegt, weil laufende Forschungsprojekte noch nicht abgeschlossen sind.
- So waren bspw. hinsichtlich der erforderlichen Breite von Fledermausquerungen umfangreiche Abstimmungen mit den Gutachtern und dem BMVBS erforderlich.



Lückenschluss A 14, Magdeburg-Wittenberge-Schwerin

Die aktuellen Erfahrungen zeigen, dass aber nicht nur die reine Planung komplizierter geworden ist:

Baurechtschaffung

→ Klagen vor dem Bundesverwaltungsgericht gegen die einzelnen Planfeststellungsbeschlüsse der A 14 (vom BUND angekündigt)

Ausschreibung/Vergabe

→ Evtl. Nachprüfungsverfahren durch die Vergabekammer - wie sie auch bei anderen Baumaßnahmen verstärkt auftreten

Bauleistung

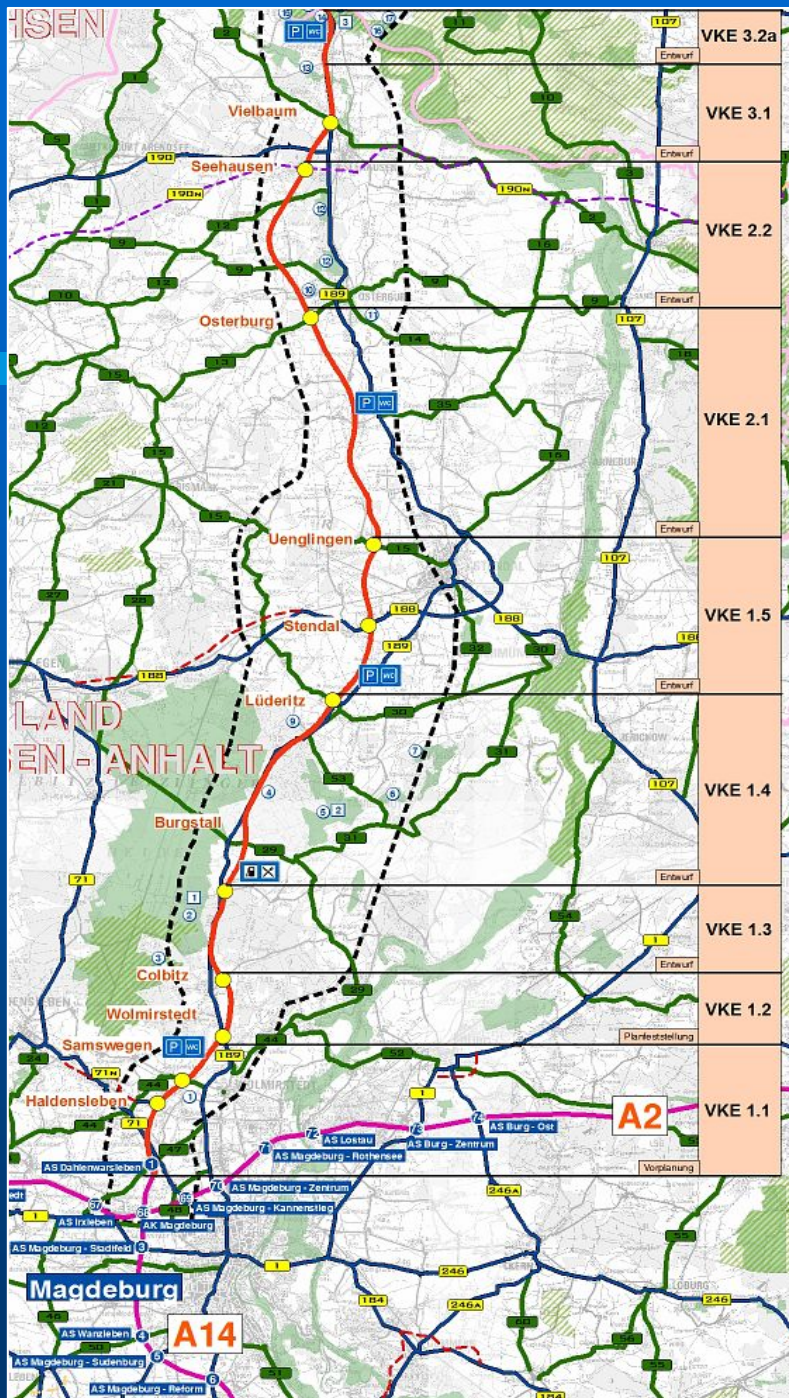
→ Bauzeit ca. 2-3 Jahre (unter Berücksichtigung der ökologischen Anforderungen z. B. CEF)



Fazit

- Das Urteil des BVerwG zur A 143 in der VKE 4224 schreibt für die Erstellung der umwelt- und naturschutzfachlichen Beiträge im Rahmen der Aufstellung von Planfeststellungsunterlagen einen bisher nicht gekannten Standard der Erfassung, Bewertung und Konfliktbewältigung fest. Insbesondere der Habitat- und der Vogelschutz hat mit dem Urteil eine Stärkung erfahren.
- Vor diesem Hintergrund werden Infrastrukturplanungen künftig deutlich mehr Zeit in Anspruch nehmen, wie viel dies sein wird, werden erst die Erfahrungen in der Zukunft zeigen.





A14 – rd. 97 km
 Gesamtstrecke
 in Sachsen –
 Anhalt
 Gesamtkosten
 rd. 810 Mio.€



Kostenentwicklung

- **Kostenschätzung Vorplanung:**
 - 493,58 Mio.€/ 510 Mio.€ (mit Aktualisierung VKE 1.2)
 - Länge: 96,59 km Kosten/km: 5,11 Mio. €
- **aktuelle vorläufige Gesamtkosten:**
 - 810,06 Mio. € (Stand: März 2008)
 - Länge: 97,20 km Kosten/km: 8,33 Mio. €



Kostenentwicklung

Nr.	Position	Kosten Mio. €
1	Änderung Mehrwertsteuersatz zum 01.01.2007 (+ 3 %)	+ 20,0
2	Zusätzliche Ingenieurbauwerke Fauna	+ 70,0
3	Sonstige Maßnahmen (Archäologie, Wildschutzzäune, Leitungen)	+ 30,0
4	Nebenanlagen	+ 17,0
5	LBP-Maßnahmen (6 % -> 12 %)	+ 56,0
6	Aktive Lärmschutzmaßnahmen	+ 7,0
7	Unterbau	+ 18,0
8	Zusätzliche Maßnahme im Straßen-/Wegenetz	+ 20,0
9a	Grunderwerb, Entschädigung, Flurbereinigung	+ 23,0
9b	Vermessung und Vermarkung	+ 3,0
10	Baupreientwicklung	+ 18,0



B 189 – vierstreifig

Keine Alternative zur A 14!

Integraler Bestandteil der Planung einer Bundesfernstraße ist die Prüfung einer möglichen „Null-Plus-Lösung“ unter Nutzung des vorhandenen Straßennetzes.

Diese Untersuchung kommt für die A 14 länderübergreifend zu folgende Ergebnissen:



B 189 – vierstreifig

Keine Alternative zur A 14!

- Die den Bundesstraßen B 189, B 5 und B 106 folgende Linie der Null-Plus-Lösung ist rd. 20 km länger als die Vorzugslösung.
- Sie muss deutlich enger trassiert werden und kostet mehr.
- Darüber hinaus müssen die gewachsenen Verbindungs- und Anbindungsstrukturen der vorh. Bundesstraßen weitgehend neu entwickelt werden.



B 189 – vierstreifig

Keine Alternative zur A 14!

- **Vorhandene Fahrbahnen der Bundesstraßen können bei der Null-Plus-Lösung nur in Ausnahmefällen genutzt werden, letztlich muss die neue Fernstraße nahezu vollständig neu gebaut werden und zusätzlich das Sekundärnetz in weiten Teilen ergänzt werden.**



B 189 – vierstreifig

Keine Alternative zur A 14!

- Die städtebaulichen Untersuchungen führten eindeutig zum Ergebnis, dass die Null-Plus-Lösung zu erheblichen Benachteiligungen für die bebaute Umwelt führt und daher als Lösung nicht in Frage kommen sollte.



B 189 – vierstreifig

Keine Alternative zur A 14!

- Die mit der Null-Plus-Lösung verfolgten Ziele, nämlich Teile der vorhandenen Infrastruktur zu nutzen und damit Kosten und Umwelteingriffe zu reduzieren, können nicht erreicht werden.
- Gewissen Vorteilen aus Umweltsicht stehen massive Nachteile aus verkehrlicher, raumordnerischer, städtebaulicher und straßenbaulicher Sicht entgegen.
- Aus diesem Grunde ist eine Null-Plus-Lösung für die A 14 Magdeburg – Wittenberge- Schwerin keine zumutbar Alternative.



Ausblick Lückenschluss A 14, Magdeburg-Wittenberge-Schwerin

- Abstimmung eines Finanzierungskonzeptes zwischen den beteiligten Ländern und dem Bund
- Weiterführung des Planfeststellungsverfahrens für die VKE 1.2 – Ortsumfahrung Colbitz ab Ende 2008 und für 5 weitere Abschnitte ab 2009





Danke für Ihre Aufmerksamkeit!

