

# Das Ende der A 14?

## Rückblick und Ausblick



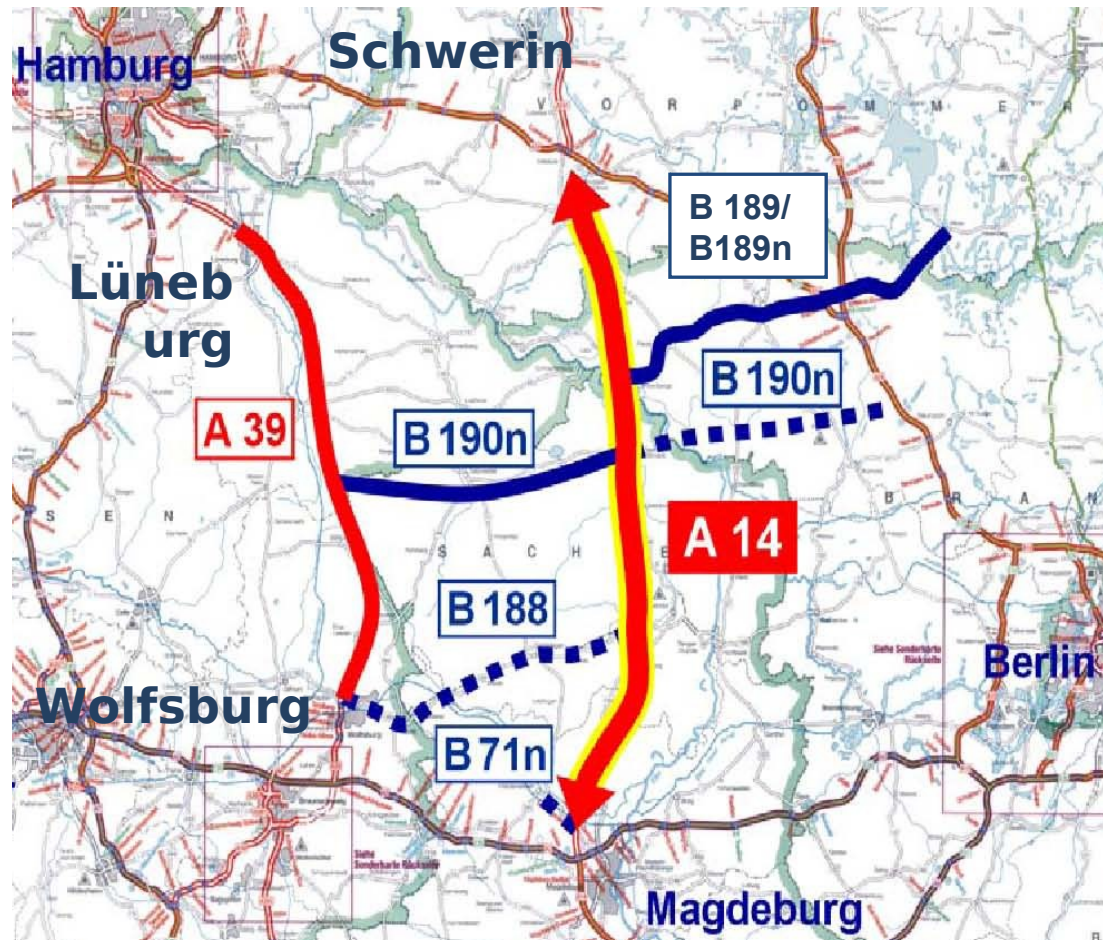


# Themen der Präsentation

1. Allgemeiner Überblick
2. Alternativen zur A14
3. Aktueller Verfahrensstand der A14
4. Ausgewählte Fehler der A14-Planung
5. Überprüfung der  
„Verkehrsprognose 2025 zur A 14“
6. EU-Beschwerde

# 1. Allgemeiner Überblick

## 1.1. Die so genannte Hosenträgervariante



## 1.2. Kurzcharakteristik der A 14

**Länge:** gesamt 155 km, in ST 97 km, in BB 32 km, in MV 26 km

**Fahrbahnbreite:** 29,5 / 28,00 m

**Gesamtbreite:** ca. **50 bis 70 m** (mit Böschungen + Nebenanlagen)

**Höhe:** über OKG: bis zu 12 m

**Landschaftsverbrauch:** gesamt ca. 3100 ha  $\hat{=}$  20 ha/km\*

\*: lt. Bundesumweltministerium

**=> 4250 Fußballfelder**

**25 EU-Schutzgebiete betroffen**

**14 Planfeststellungsabschnitte** (Verkehrseinheiten - VKE)

## 1.3. Kosten der A 14

### **Baukosten gesamt** (veranschlagt)

<b>2004:</b>	600 Mio. € = 3,9 Mio. €/km
<b>2007:</b>	775 Mio. € = 5,0 Mio. €/km
<b>2008:</b>	1.285 Mio. € = 8,3 Mio. €/km
<b>2015:</b>	<i>2.000 Mio. € ?</i>

### **Baukosten in BB** (veranschlagt)

<b>2004:</b>	110 Mio. € = 3,4 Mio. €/km
<b>2011:</b>	247 Mio. € = 7,7 Mio. €/km

**Gesamtkosten** (incl. Planung, Gutachter, Behörden usw.):  
**4,15 Mrd. €** (=> 26,8 Mio. €/km, lt. CDU-Wirtschaftsrat)

## **2. Alternativen zur A14 - Ausbau der Bundesstraßen**

### **2.1. Ausgangslage**

- Ausbauzustand unzureichend.
- Herausnahme der B189 aus dem „Blauen Netz“.
- Schleppender Ausbau der Bundes- und Landesstraßen.
- Zustand der Bundes- und Landesstraßen auch künftig unverändert?
- Autobahn als Lösung?



## 2.2. Argumente für den Ausbau der Bundesstraßen

- **Ausbau kostet ca. ein Drittel eines Autobahnneubaus.**
- **Weniger Bodenverbrauch und schädigt weniger Natur.**
- **Widerstände von Naturschutzverbänden geringer.**
- **Planungs- und Genehmigungsverfahren kürzer.**
- **Fahrzeitverkürzungen** (gegenüber dem Ist-Zustand):

**Schwerin – Magdeburg 1 Stunde**

**Wittenberge – Schwerin 25 Minuten**

**Wittenberge – Magdeburg 35 Minuten**



## 2.2. Argumente für den Ausbau der Bundesstraßen

- **Ausbau kostet ca. ein Drittel eines Autobahnneubaus.**
- **Weniger Bodenverbrauch und schädigt weniger Natur.**
- **Widerstände von Naturschutzverbänden geringer.**
- **Planungs- und Genehmigungsverfahren kürzer.**
- **Fahrzeitverkürzungen** (gegenüber dem Ist-Zustand):

**Schwerin – Magdeburg 1 Stunde**

**Wittenberge – Schwerin 25 Minuten**

**Wittenberge – Magdeburg 35 Minuten**

- **Vorteile für Regionalverkehr.**



## 2.2. Unsere Vorschläge für den Fernstraßen-Ausbau in der Altmark

### 1. Generell

- Überprüfung, ob und in welchen Abschnitten Erweiterungen auf 3 oder 4 Spuren erforderlich sind.

### 2. B 189

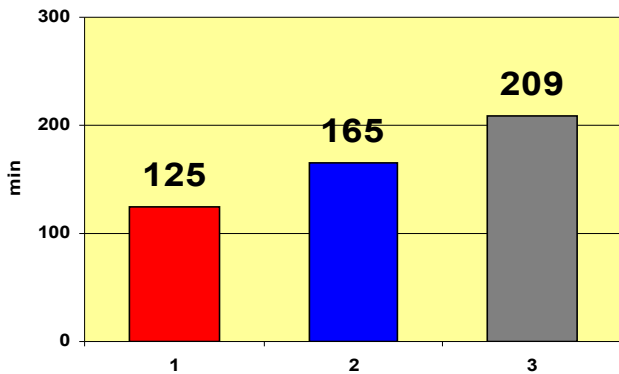
- Ortsumfahrung für Colbitz, Dolle, Buchholz und Erxleben
- Planfreie Kreuzungen bei Osterburg und Seehausen?

### 3. B 71

- Ortsumfahrungen für Kakerbeck u.a.Orte

## 2.3 Fahrzeiten für PKW

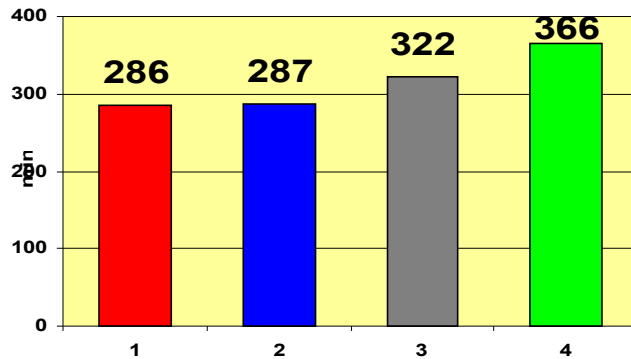
Schwerin Zentrum –  
Magdeburg Kreuz Magd.



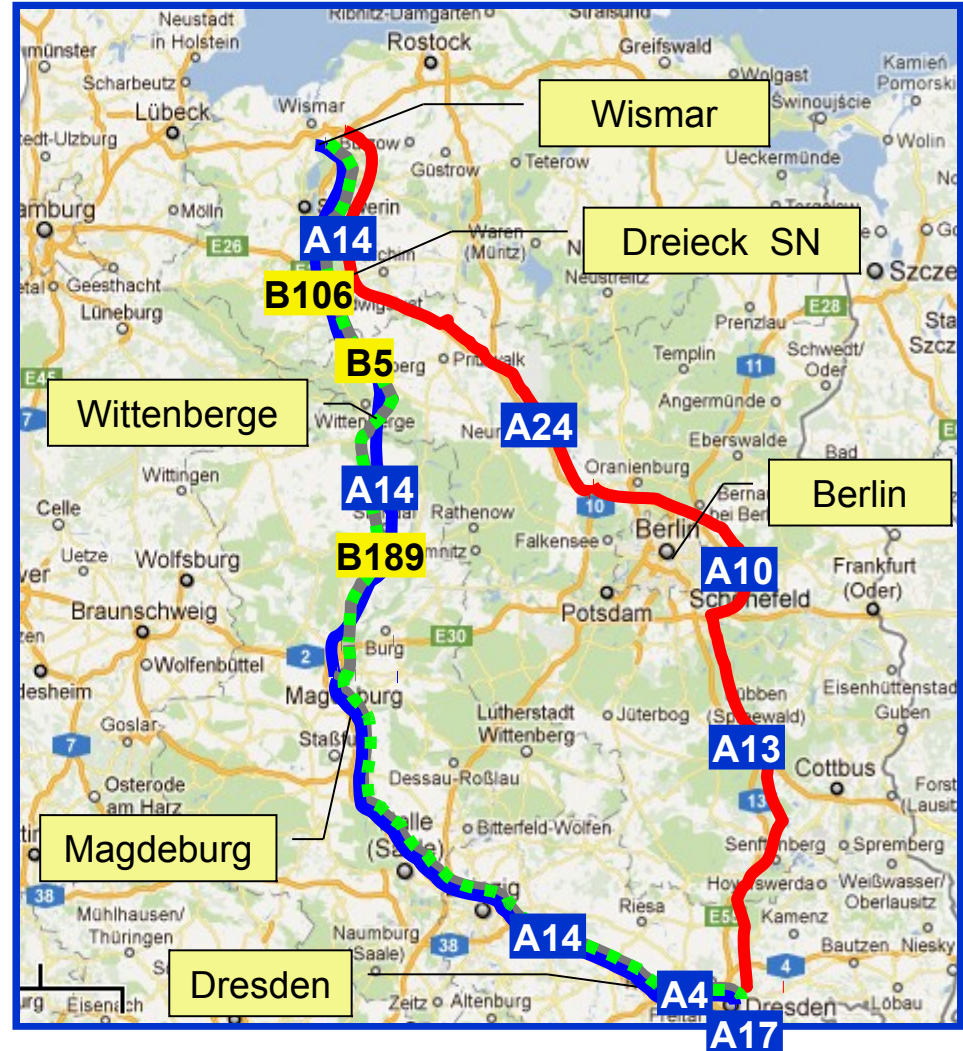
Pos.	Streckenführung	km	h:min	min		%
1	<b>A14 über Wittenberge Neubau A14</b>	189	02:04	125		
2	<b>A14-B106-B5-B189-A2 über Wittenberge Ausbau</b>	211	02:44	165	40	-24
3	A14-B106-B5-B189-A2 über Wittenberge aktuell	211	03:29	209		



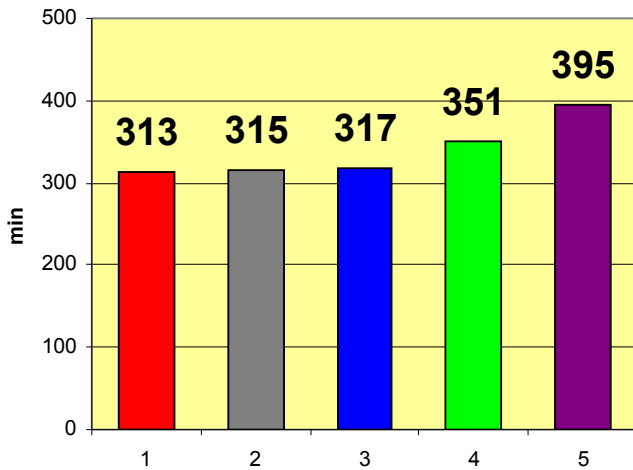
## 2.3 Fahrzeiten für PKW Wismar zentrum - Dresden zentrum



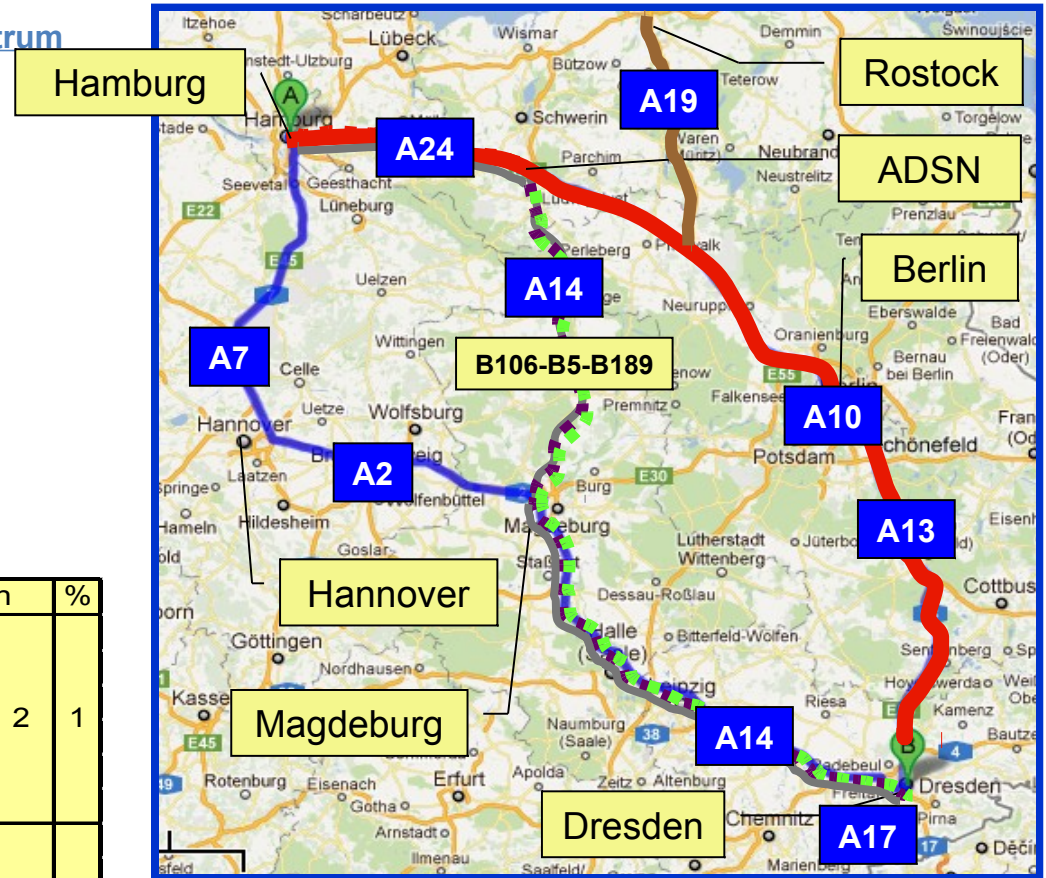
Pos.	Streckenführung	km	h:min	min	%
1	<b>A14-A24-A10-A13 über Berlin ohne Neubau A14</b>	436	04:45	286	1 0
2	<b>A14-A4-A17 über Magdeburg Neubau A14</b>	459	04:46	287	
3	A14-B106-B5-B189- A14-A4-A17ü. Magd. Ausbau Bundesstraßen	465	05:22	322	
4	<b>A14-B106-B5-B189- A14-A4-A17ü. Magd. aktuell Bundesstraßen</b>	475	06:06	366	



## 2.3 Fahrzeiten für PKW Hamburg Zentrum – Dresden Zentrum



Pos.	Streckenführung	km	h:min	min	%
1	<b>A24-A10-A13 über Berlin ohne A14</b>	479	05:13	313	2 1
2	A1-A7-A2-A14-A17 über Magd. Neubau A14	497	05:14	315	
3	<b>A24-A14-A4-A17 über . Hannover und Magdeburg</b>	504	05:16	317	
4	<b>A24-B106-B5-B189- A14-A4-A17 ü. Magd. Ausbau</b>	513	05:50	351	
5	<b>A24-B106-B5-B189- A14-A4-A17 ü. Magd. aktuell</b>	513	06:34	395	



## 3. Aktueller Verfahrensstand der A 14 (Stand Dezember 2011)

### 3.1. Abschnittsübergreifende Probleme

- **Die EU-Finanzierung ist in höchster Gefahr.**
- **Planfeststellungsbeschlüsse verzögern sich.**
- **Eine durchgehende Autobahn ist nicht absehbar.**
- **Erst ein Abschnitt im Bau.**

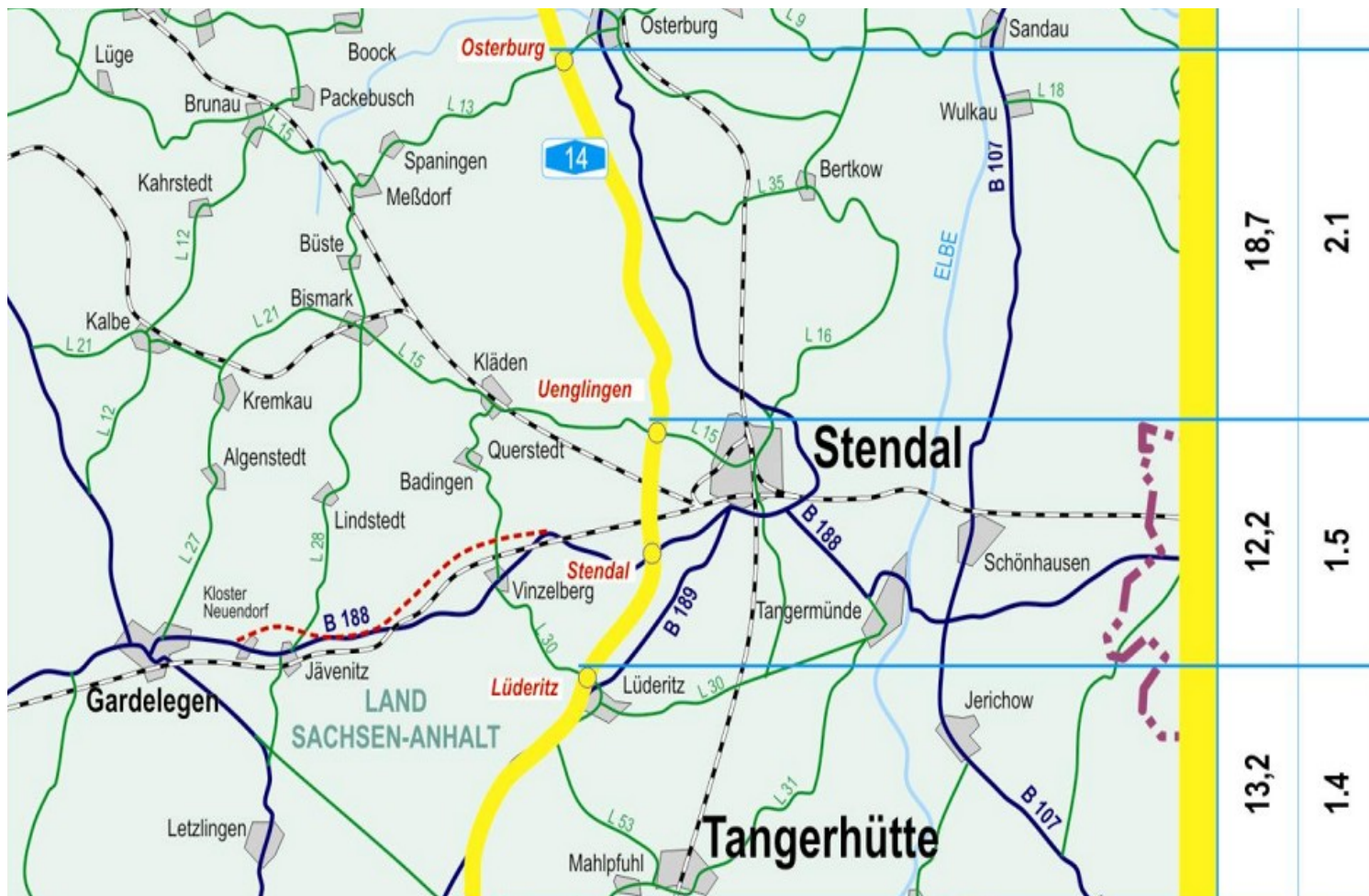
## 3.2. Aktueller Verfahrensstand in Sachsen-Anhalt



## 3.2. Aktueller Verfahrensstand in Sachsen-Anhalt

VKE	von - bis	PF-Beschluss (ca.)	Baubeginn (früh.)	Zusätzliche Erläuterungen
1.3	Dolle/L 29 (ohne AS) ↑ <b>(Stummel)</b> (AS Burgstall) ↑ B 189 nördl. Colbitz <b>(ohne AS)</b>	Mitte/Ende 2013	2014	<b>Überplanung nötig wegen Stummel; Verklammerung mit VKE 1.4 vorgesehen</b>
<b>keine eigene VKE</b>	B 189 nördl. Colbitz (ohne AS) ↑ <b>(Stummel)</b> AS Colbitz			wurde durch Vergleich vor BVerWG am 11.5.2011 aus PFV genommen. Es ist unklar, wie der Stummel planfestgestellt werden soll.
1.2	(einschl.) AS Colbitz ↑ AS Wolmirstedt	5.3.2010	30.11.2011	Die Klage des BUND endete am 11.5.2011 mit Vergleich (Stummel entfällt)
1.1	südlich AS Wolmirstedt <b>(ohne AS)</b> ↑ AS Dahlenwarsleben	Ende 2012	nach 2020	<b>Finanzierung unklar/unsicher. Evtl. Entfall zugunsten der 4spurigen B189</b>

## 3.2. Aktueller Verfahrensstand in Sachsen-Anhalt

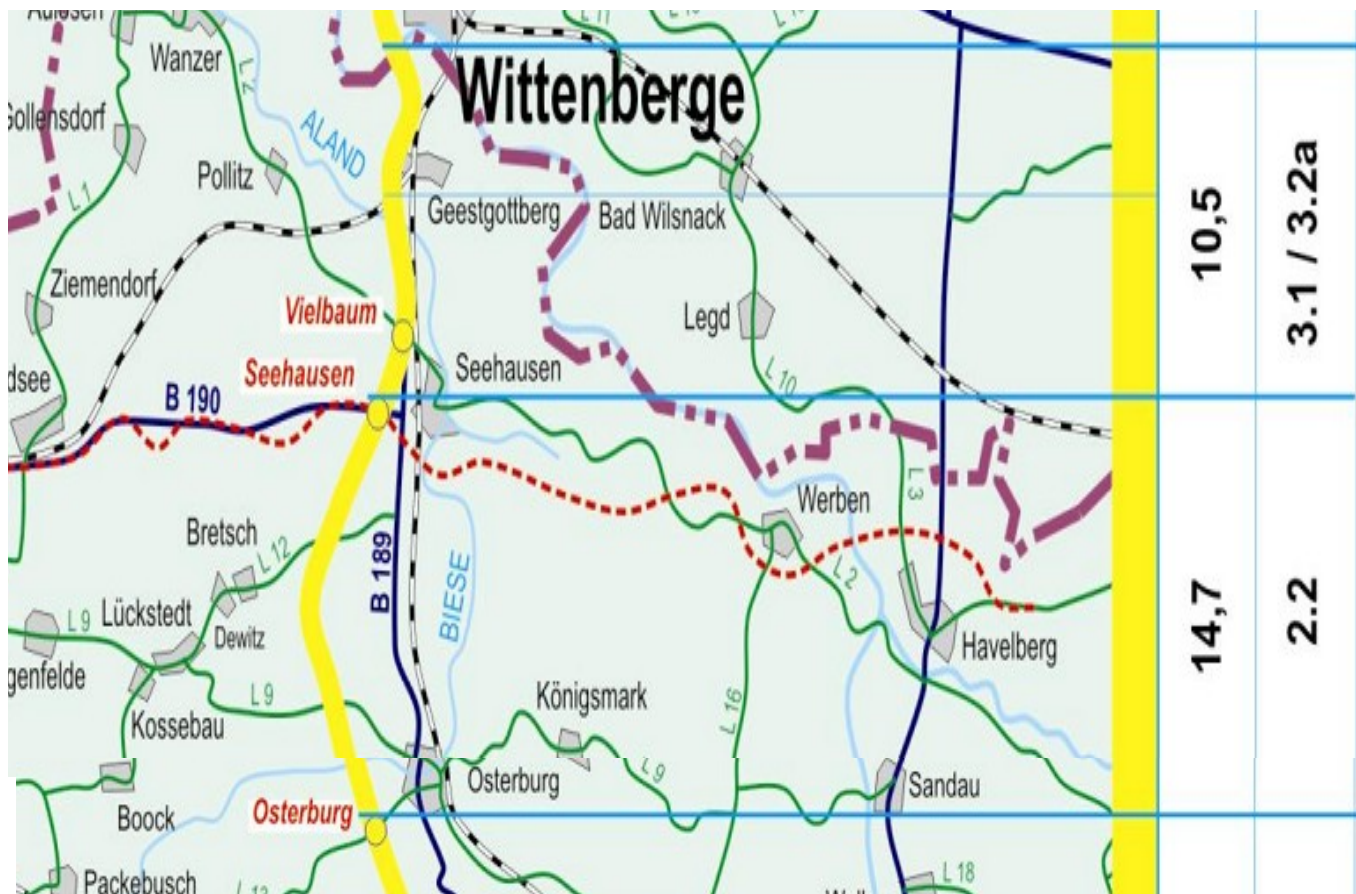




## 3.2. Aktueller Verfahrensstand in Sachsen-Anhalt

VKE	von - bis	PF-Beschluss (ca.)	Baubeginn (früh.)	Zusätzliche Erläuterungen
2.1	(einschl.) AS Osterburg ↑ AS Uenglingen (ohne AS)	Anfang 2013	nach 2015	<b>Finanzierung unklar/unsicher</b>
1.5	(einschl.) AS Uenglingen ↑ (AS Stendal) ↑ AS Lüderitz (ohne AS)	Mitte/Ende 2012	2013	<b>kann ohne VKE 1.4 nicht gebaut werden.</b>
1.4	(einschl.) AS Lüderitz ↑ Dolle/L 29 (ohne AS)	Mitte/Ende 2013	2014	<b>Überplanung nötig wegen Stummel; kann ohne VKE 1.3 nicht gebaut werden.</b>

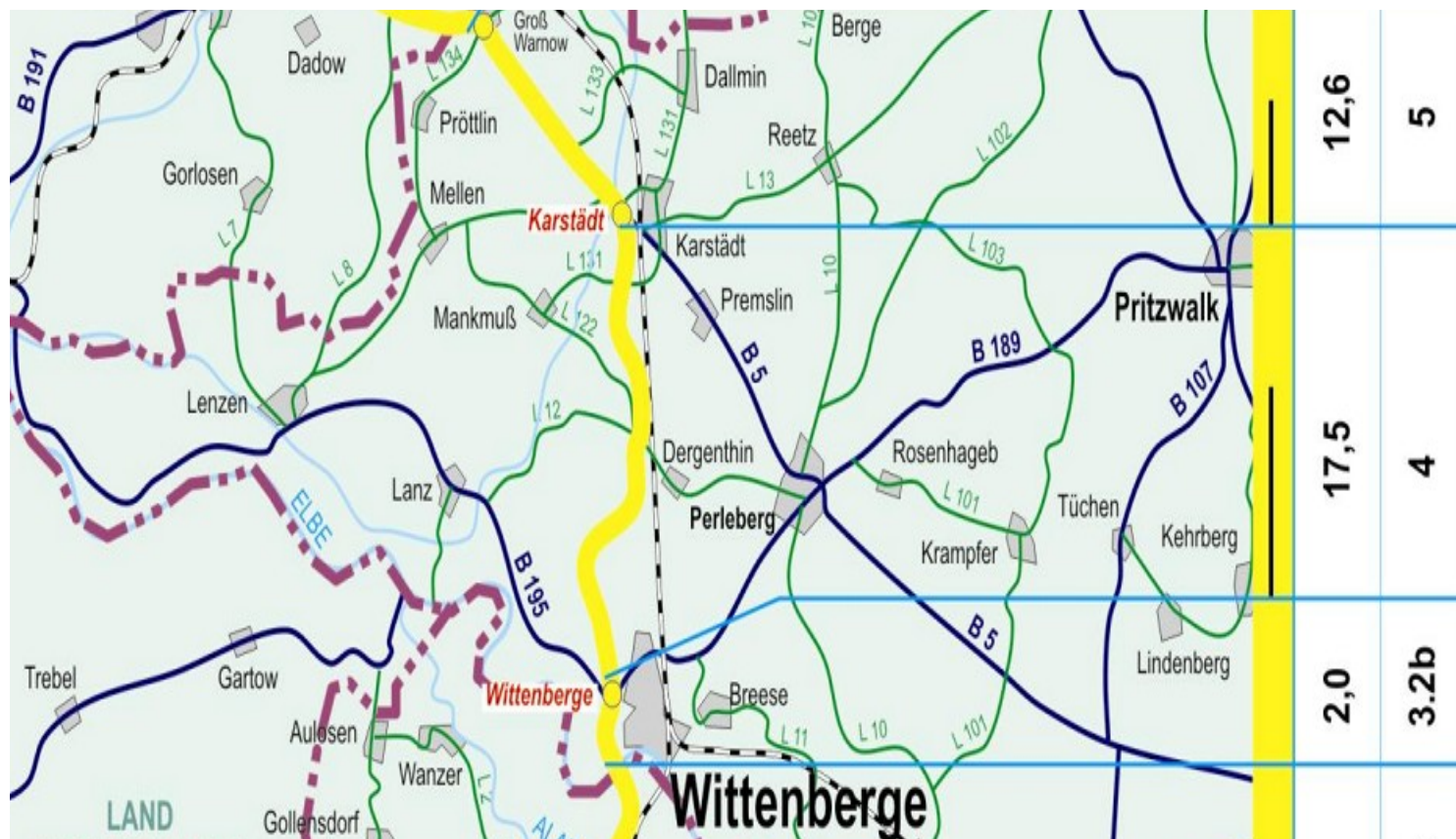
## 3.2. Aktueller Verfahrensstand in Sachsen-Anhalt



## 3.2. Aktueller Verfahrensstand in Sachsen-Anhalt

VKE	von - bis	PF-Beschluss (ca.)	Baubeginn (früh.)	Zusätzliche Erläuterungen
3.2a	Landesgrenze ST/BB (Elbmitte) (ohne AS) ↑ Geestgottberg (ohne AS)	Mitte/Ende 2012	Sept. 2014	<b>kann ohne 3.1, 3.2b und 4 nicht gebaut werden.</b>
3.1	Geestgottberg (ohne AS) ↑ <b>(Stummel)</b> (AS Vielbaum) ↑ AS Seehausen (ohne AS)	Mitte/Ende 2012	Sept. 2014	Überplanung nötig wegen Stummel; kann ohne 3.2a, 3.2b und 4 nicht gebaut werden. Lt. BVerwG <b>nicht genehmigungsfähig.</b>
2.2	(einschl.) AS Seehausen ↑ AS Osterburg (ohne AS)	Mitte 2013	Ende 2013	<b>noch nicht im PFV</b>

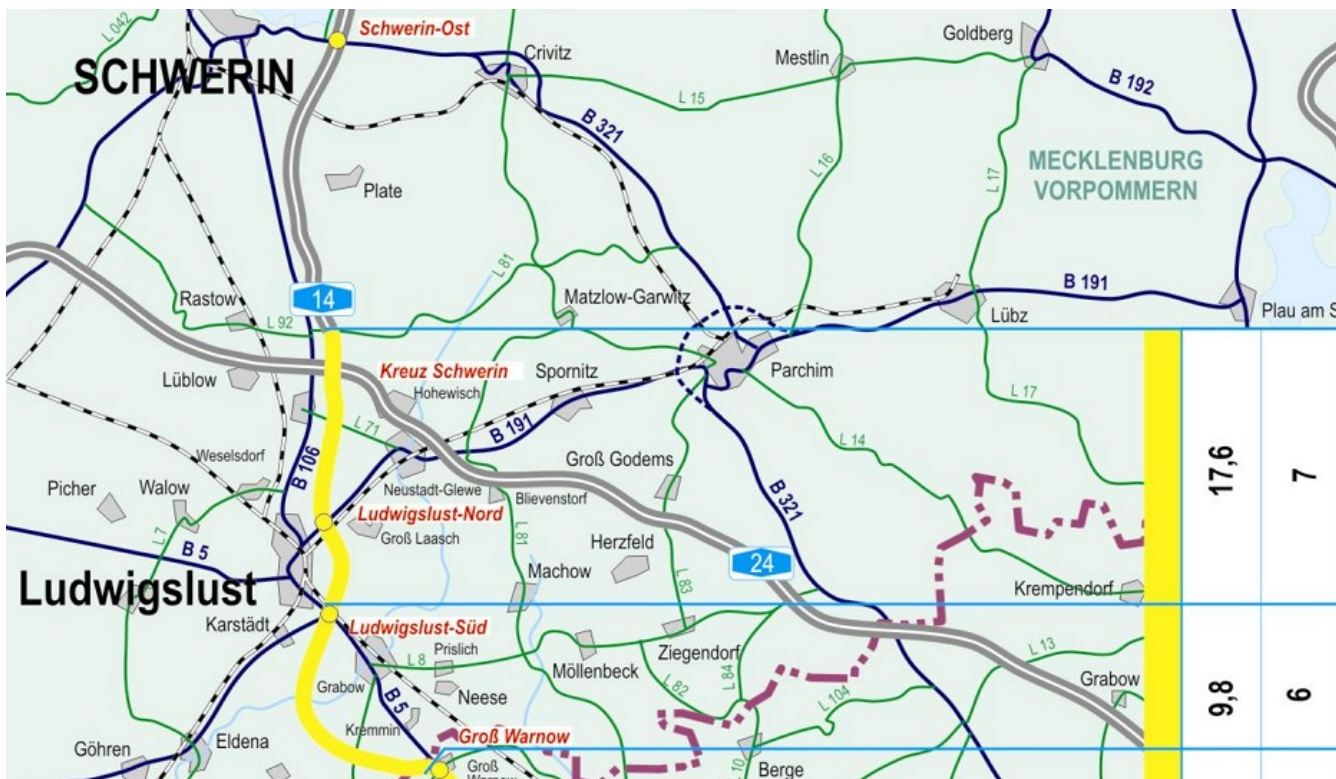
### 3.3. Aktueller Verfahrensstand in Brandenburg



### 3.3. Aktueller Verfahrensstand in Brandenburg

VKE	von - bis	PF-Beschluss (ca.)	Baubeginn (früh.)	Zusätzliche Erläuterungen
<b>1155</b> (alt: 5)	Landesgrenze BB/MV (ohne AS) ↑ <b>(Stummel)</b> (AS Groß Warnow) ↑ (einschl.) AS Karstädt	März 2012	Ende 2012	Lt. BVerwG <b>nicht genehmigungsfähig.</b> „Stummel“ kann nur mit VKE 6 gebaut werden.
<b>1154</b> (alt: 4)	südlich AS Karstädt (ohne AS) ↑ (einschl.) AS Wittenberge	2017	2018	<b>Finanzierung unklar/unsicher</b> VKE wurde in die zweite Bauphase nach 2015 verschoben; kann ohne 5 nicht gebaut werden.
<b>1153</b> (alt: 3.2b)	südlich AS Wittenberge (ohne AS) ↑ Landesgrenze ST/BB (Elbmitte) (ohne AS)	Mitte/Ende 2012? <b>vorauss. erst 2014</b>	Sept. 2014	<b>kann ohne 3.1, 3.2a und 4 nicht gebaut werden.</b> <b>Evtl. 3. Planfeststellungsver- fahren wegen falscher Bekannt- machung nötig.</b>

### 3.4. Aktueller Verfahrensstand in Mecklenburg-Vorpommern



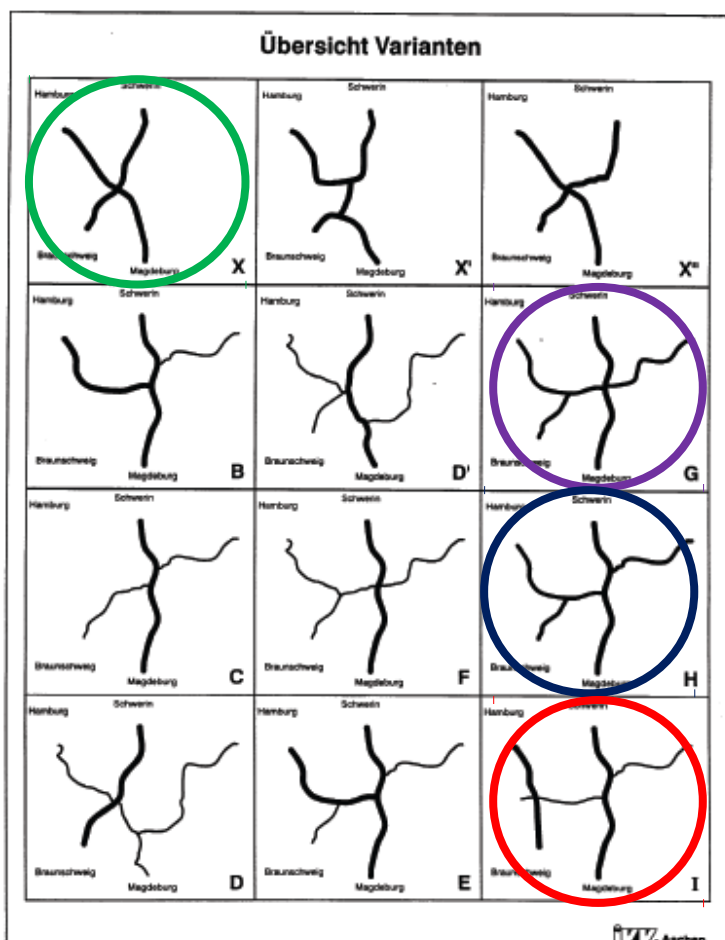
### 3.4. Aktueller Verfahrensstand in Mecklenburg-Vorpommern

VKE	von - bis	PF-Beschluss (ca.)	Baubeginn (ca.)	Zusätzliche Erläuterungen
7	AK Schwerin (A24) ↑ (einschl.) AS Ludwigslust-Süd	Ende 2012	Herbst 2013	<b>Überplanung nötig wegen Stummel</b>
6	südlich AS Ludwigslust-Süd (ohne AS) ↑ Landesgrenze BB/MV (ohne AS)	Mitte 2013	Ende 2013	<b>noch nicht im PFV</b>

# 4. Fehler bei der Planung der A14

## 4.1 Kardinalfehler

### Kardinalfehler 1: Politische Festlegung des „Hosenträgers“



Verkehrsuntersuchung Nord-Ost (VUNO) 1995, Seite 162:  
Aus der Netzentwicklung haben sich 3 Netzfälle für die vertiefenden Untersuchungen herauskristallisiert bzw. wurden als untersuchungsrelevant definiert:

- Netzfall X
- Netzfall G
- Netzfall H

-nicht aber Netzfall I (Hosenträger), er war keine Vorzugsvariante der VUNO.





## **Kardinalfehler 2:** Keine sachgerechte Prüfung des Ausbaus der Bundesstraßen als Alternative zur A14

Prof. Dr.-Ing. **Udo J. Becker**,  
Lehrstuhl für Verkehrsökologie an der TU Dresden, dazu:

„Die Bedingungen für den Vergleich wurden so festgelegt, dass de facto zwei Autobahntrassen gegeneinander antreten: Damit stand das Ergebnis bereits vor Beginn aller Berechnungen fest: Die Null Plus-Variante musste länger, teurer, schlechter sein.“

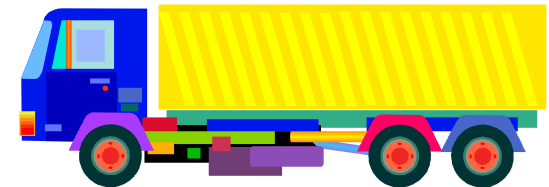


## 4.2 Weitere Planungsfehler

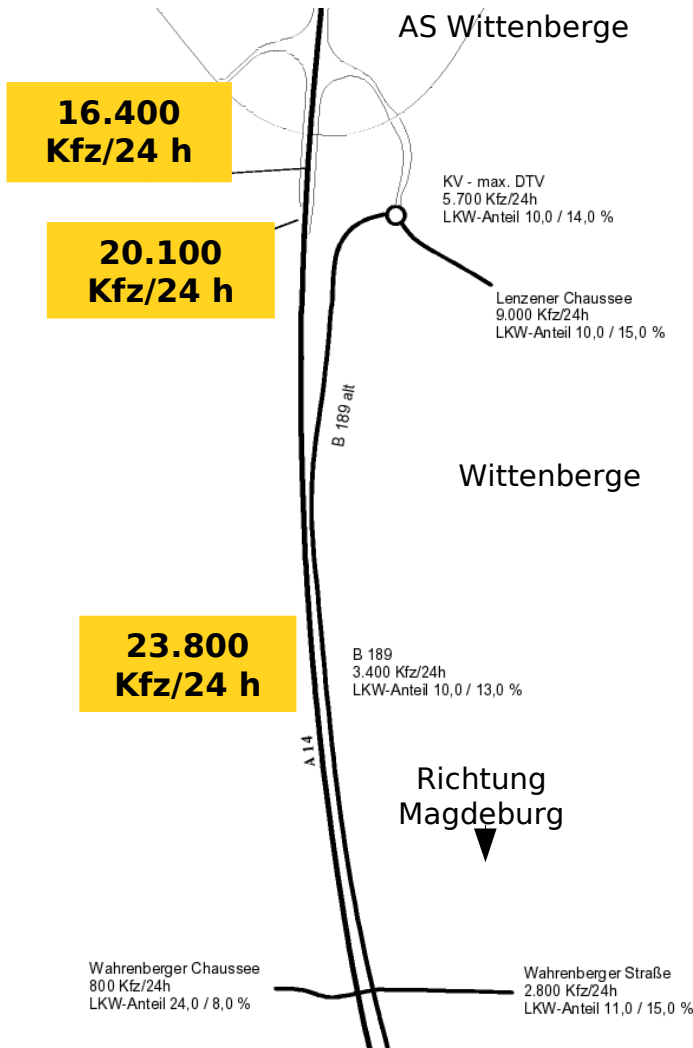
- Falsche Abschnittsbildung.
- Missachtung europäischen Naturschutzrechts.
- Querschnitt zu groß geplant.

## Prognosewirrwarr auf der A 14, VKE 1153

Zwischen Elbmitte und AS Wittenberge verschwinden mindestens 3.500 Fahrzeuge, obwohl hier kein Fahrzeug rauf- oder runterfahren kann. Vielleicht plumpsen sie ja in die Elbe. Oder lösen sich in Luft auf.



Quelle: PFV zur VKE 1153, Berechnungsergebnisse



## Der 10spurige Autobahn-Wahnsinn am Mittellandkanal

### Vorhanden:

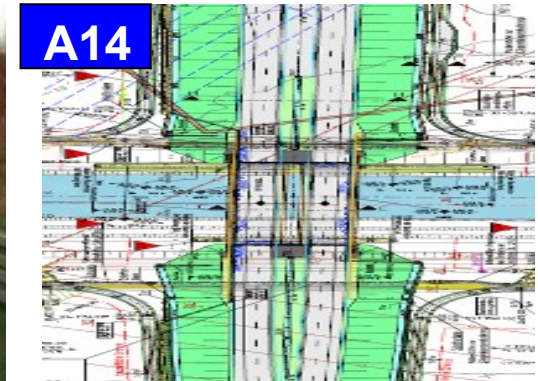
2spuriger Tunnel für die K1177 (die alte B189), ausgelegt für **15.000 Kfz/d**

### Vorhanden:

4spuriger Tunnel für die B189, ausgelegt für 30.000 Kfz/d, erweiterbar auf **60.000 Kfz/d**

### Geplant:

Querung des Mittellandkanals, ausgelegt für **70.000 Kfz/d**



**Damit könnten täglich bis zu 145.000 Kfz den Kanal queren, auf 5 km Länge!**

**Seit 2005 befahren gleich bleibend 14.000 Fahrzeuge täglich die 4spurige B189 und 2.000 die alte B189 bei Wolmirstedt.**



## 5. Ergebnisse der Überprüfung der „Verkehrsprognose 2025 zur A 14“ (IVV Aachen, 2008)

**Auftraggeber: BUND Bundesverband, Berlin**

**Auftragnehmer: RegioConsult. Verkehrs- und  
Umweltmanagement, Marburg**

**Erstellt im November 2011**

## 5.1. Hintergrund und Anlass der Untersuchung

Der Vorsitzende Richter in der Verhandlung der Klage des BUND gegen den 1. Planfeststellungsbeschluss:

***„Es gibt Anlass, darüber nachzudenken, ob die Prognosen nicht sehr weit von der Realität entfernt sind.“***

## 5.2. Erläuterungen zur Verkehrsprognose von IVV

Die von IVV prognostizierten Verkehrsbelastungen 2025 für die A 14 sind die Grundlage für die Planung der A 14 und für die Beantragung von EFRE-Mitteln für die A 14

.

**Die Prognose von IVV ist das Fundament der A14!**  
**Und dieses Fundament bröckelt!**

### 5.3. Grobe Mängel der IVV-Prognose

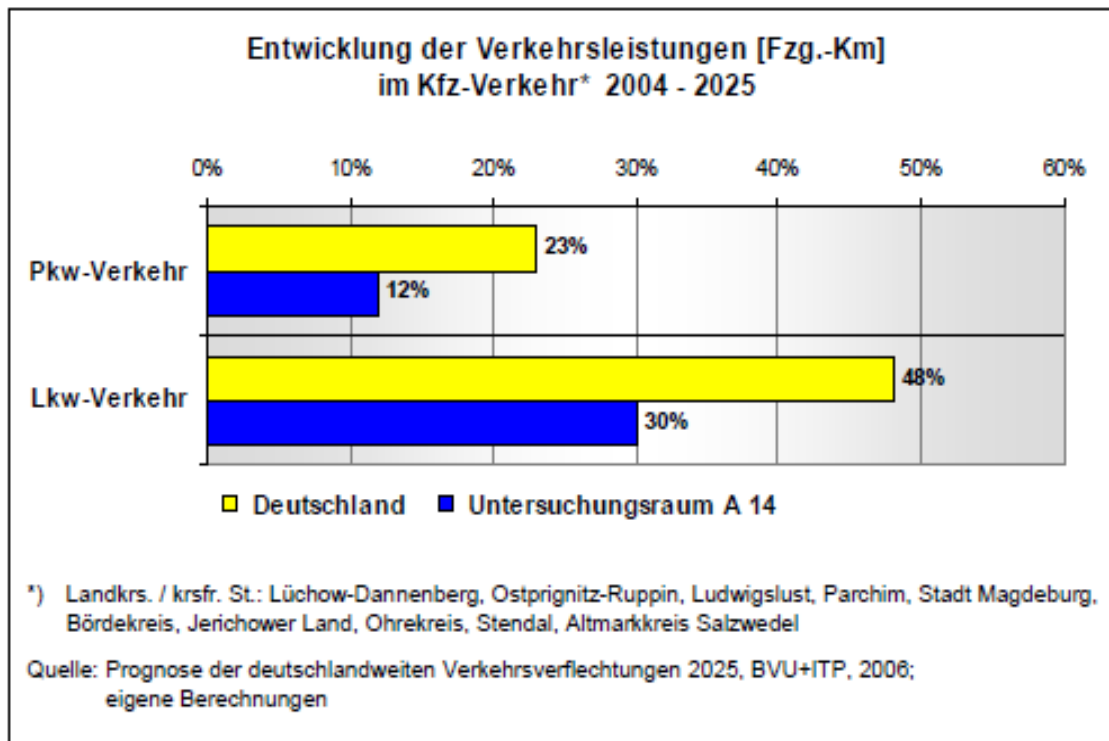
- Der **Landkreis Prignitz** wurde **nicht** in die Untersuchung **einbezogen**.
- Es wurden etwa **100.000 Einwohner zu viel** berücksichtigt.
- Es wurden mindestens **58.000 PKW zu viel** berücksichtigt.
- Es wurden **keine aktuellen Verkehrszählungen** berücksichtigt (nur eine von 2005).
- Es wurden **keine Zählstellen in der Nähe des A14-Korridors** berücksichtigt, sondern nur 4 entfernt liegende Zählstellen:
  - Peine (an der A 2),
  - Berkhof (an der A 7 westlich von Celle),
  - Kemnitz (an der A 10 in der Nähe von Werder),
  - nicht lokalisierbare Zählstelle an der A 24.
- Die bundesweite Verflechtungsprognose wurde von IVV falsch ausgewertet.
- Es wurden **keine untergeordneten Straßen berücksichtigt** (es fehlen ca. 50 Kreisstraßen)



## 5.4. Weitere Mängel der IVV-Prognose

- Die IVV-Prognose ist keine projektspezifische regionale Verkehrsuntersuchung, sie **entspricht nicht Stand der Technik**.
- Die von IVV zugrunde gelegten Bevölkerungsdaten, aber auch die übrigen Strukturdaten waren **keine geeigneten Datengrundlagen** für die Prognose.
- Es gibt **keine exakte Darstellung des Planungs- und Untersuchungsraums** und der Verkehrszellen.
- Die **Effekte des demografischen Wandels und die Änderungen des Verkehrsverhaltens** werden nicht ausreichend berücksichtigt („steigende Spritpreise“ und geänderte Wegeaufkommen durch Bevölkerungsstruktureffekte).

## 5.5. Falsche Daten aus der Verflechtungsprognose



Die Werte für Deutschland stimmen nicht mit der Verflechtungsprognose überein. Sie betragen 13,7% (Pkw) und 44% (Lkw). Nach IVV müsste die Entwicklung im Untersuchungsraum der A 14 fast parallel zur Entwicklung in Deutschland verlaufen

- Quelle: IVV Verkehrsuntersuchung A 14, 2008, S. 15

## 5.6. Zur Bevölkerungsentwicklung 2005-2025

Kreise	Bevölkerung 2005 nach IVV	2025 nach IVV	2025 nach aktueller Landesprognose
Lüchow-Dannenberg	51.400	50.100	43.167
Ostprignitz-Ruppin	108.200	95.700	87.930
Ludwigslust	130.300	136.100	114.449
Parchim	105.100	98.600	80.272
Stadt Magdeburg	222.200	187.100	225.694
Bördekreis	76.900	73.800	
Ohrekreis	118.000	119.500	
Börde	= 194.900	= 193.300	147.359
Jerichower Land	96.800	84.100	76.762
Stendal	132.300	112.200	97.291
Altmarkkreis	95.900	78.300	72.363
Summe	1.137.100	1.035.500	945.287
Veränderung in %		- 8,9 %	- 16,9%
Prignitz	88.340*	k.A.	66.660
Summe mit Prignitz	1.225.440	k.A.	1.011.947

Quellen: Anmerkung:

\*Der Landkreis Prignitz wurde ergänzt, vgl. Jahrbuch des Landkreises Prignitz, 2010, S. 28, er fehlt bei IVV

## 5.7. Entwicklung des PKW-Bestandes 2005, 2010, 2025

Kreise	Pkw 2005 nach IVV	PKW 1.1.2010	Pkw 2025 nach IVV
Lüchow-Dannenberg	30.336	26.936	34.102
Ostprignitz-Ruppin	62.193	55.557	62.329
Ludwigslust	75.029	68.483	88.774
Parchim	60.113	52.502	64.457
Stadt Magdeburg	103.204	99.497	95.522
Bördekreis	44.250		47.441
Ohrekreis	71.880		81.402
Börde	116.130	102.875	128.843
Jerichower Land	56.201	53.534	54.876
Stendal	70.780	63.039	67.370
Altmarkkreis Salzwedel	56.818	50.381	52.334
Summe	630.804	572.804	648.607
Differenz 2010 zu 2005		-58.000	

Quelle: Spalte 2 und 4, IVV, 2008: Verkehrsprognose 2025, A14, S.9,  
Spalte 3 Auswertung der KBA-Statistik,

## 5.8. Aktuelle Verkehrsentwicklung

- Die Analyse der Verkehrsentwicklung zeigt, dass im gesamten Planungsraum der A 14 **keine autobahnrelevanten Belastungen** erreicht werden.
- Auf der B 189 gibt es nur am Rande des Oberzentrums Magdeburg Belastungen in der Größenordnung von 15.000 Kfz/24h und im Abschnitt Perleberg - Wittenberge mit 13.000 Kfz/24h, ansonsten liegen die Belastungen bei maximal 9.000 bis 10.000 Kfz/24h. Das ist eine **durchschnittliche Bundesstraßenbelastung**.
- Auf der B 5 zwischen Perleberg und Grabow liegen die Belastungen bei maximal 8.000 Kfz/24h, zwischen Grabow und Ludwigslust bei ca. 10.000 Kfz/24h.

Die folgenden Tabellen zeigen die Verkehrsentwicklung an ausgewählten Zählstellen.

## 5.9. Verkehrsentwicklung an der Zählstelle Wolmirstedt (B189)

Jahr	Kfz/24h Mo-So	Kfz/24h Werktags	SV-Kfz/24h Mo-So	%	SV-Kfz/24h Werktags	%
2005	13.789	14.718	1.461	10,60	1.748	11,90
2006	14.092	15.146	1.542	10,90	1.847	12,20
2007	14.636	15.689	1.689	11,50	2.019	12,90
2008	13.513	14.587	1.595	11,80	1.940	13,30
2009	13.877	14.961	1.605	11,60	1.949	13
2010	13.819		1.599	11,57		

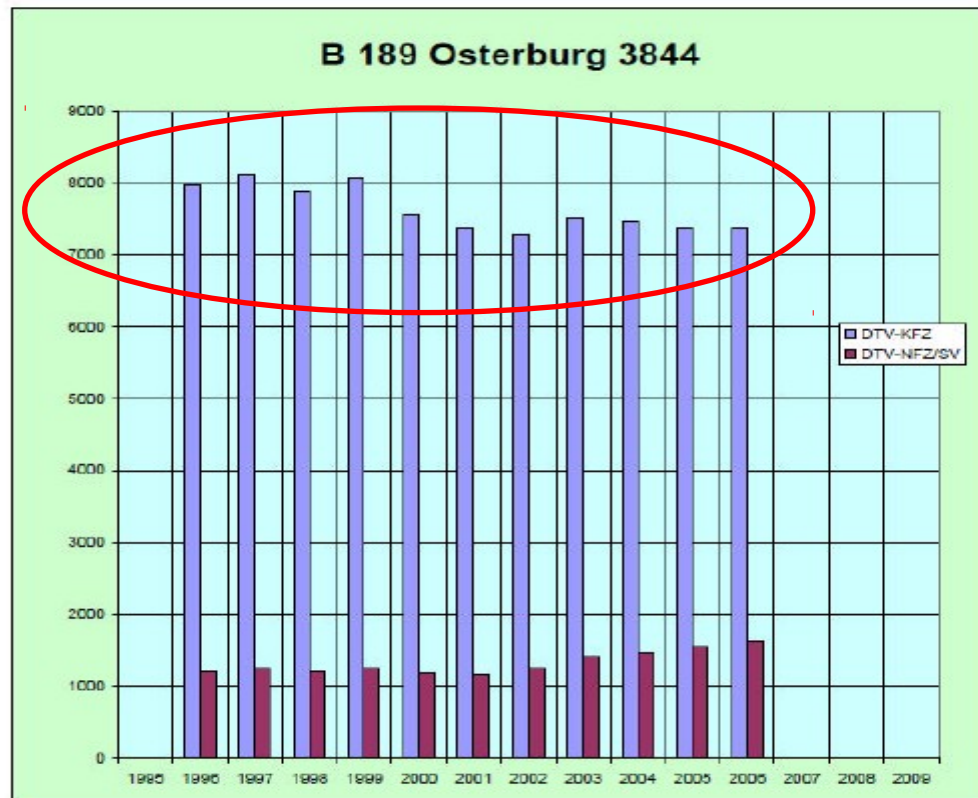
Quelle: BAST, 2010, Verkehrsentwicklung auf Bundesfernstraßen, Heft V 205, V 191; S. 220; S. 218; BAST, 2009, Verkehrsentwicklung auf Bundesfernstraßen, Heft V 178; S. 215; BAST, 2008, Verkehrsentwicklung auf Bundesfernstraßen, Heft V 166; S. 214; BAST, 2007, Verkehrsentwicklung auf Bundesfernstraßen, Heft V 160; S. 211  
 Daten für 2010: Landesbetrieb Bau Sachsen-Anhalt 2011, (Hrsg.): Automatische Straßenverkehrszählungen in Sachsen-Anhalt, S. 5

## 5.10. Verkehrsentwicklung an der Zählstelle Stendal (B189)

Jahr	Kfz/24h Mo-So	Kfz/24h Werktags	SV-Kfz/24h Mo-So	%	SV-Kfz/24h Werktags	%
2005	8.146	8.730	896	11,00	1.071	12,30
2006	8.180	8.851	962	11,80	1.148	13,00
2007	8.220	8.848	981	11,90	1.171	13,20
2008	7.829	8.448	952	12,20	1.150	13,60
2009	8.147	8.775	1.000	12,30	1.214	13,80
2010	7.961		1.021	12,83		

Quelle: BAST, 2010, Verkehrsentwicklung auf Bundesfernstraßen, Heft V 205, V 191; S. 220; S. 218; BAST, 2009, Verkehrsentwicklung auf Bundesfernstraßen, Heft V 178; S. 215; BAST, 2008, Verkehrsentwicklung auf Bundesfernstraßen, Heft V 166; S. 214; BAST, 2007, Verkehrsentwicklung auf Bundesfernstraßen, Heft V 160; S. 211  
 Daten für 2010: Landesbetrieb Bau Sachsen-Anhalt 2011, (Hrsg.): Automatische Straßenverkehrszählungen in Sachsen-Anhalt, S. 5

## 5.11. Verkehrsentwicklung an der Zählstelle Osterburg (B189)



Quelle: Büro für Angewandte Statistik, Auswertung automatischer Dauerzählstellen in Sachsen-Anhalt, Jahresganglinien 1995 bis 2009, S. 127



## 5.12. Verkehrsentwicklung an der Zählstelle Groß Pankow (B189)

Jahr	Kfz/24h Mo-So	Kfz/24h Werktags	SV-Kfz/24h Mo-So	%	SV-Kfz/24h Werktags	%
2005	4.072	4.360	458	11,30	543	12,40
2006	3.769	4.053	442	11,70	532	13,10
2007	3.786	4.082	448	11,80	542	13,30
2008	3.843	4.173	452	11,80	549	13,20
2009	4.046	4.352	469	11,60	566	13,00

Quelle: BAST, 2010, Verkehrsentwicklung auf Bundesfernstraßen, Heft V 205, V 191; S. 121; BAST, 2009, Verkehrsentwicklung auf Bundesfernstraßen, Heft V 178; S. 119; BAST, 2008, Verkehrsentwicklung auf Bundesfernstraßen, Heft V 166; S. 95; BAST, 2007, Verkehrsentwicklung auf Bundesfernstraßen, Heft V 160; S. 93

## 5.13. Verkehrsentwicklung an der Zählstelle Grabow (B5)

Jahr	Kfz/24h Mo-So	Kfz/24h Werktags	SV-Kfz/24h Mo-So	%	SV-Kfz/24h Werktags	%
2005	9.565	10.383	1.062	11,10	1.277	12,30
2006	9.886	10.634	1.171	11,80	1.389	13,10
2007	9.530	10.347	1.105	11,60	1.333	12,90
2008	9.403	10.220	1.102	11,70	1.337	13,10
2009	9.622	10.403	1.282	13,30	1.537	14,80

Quelle: BAST, 2010, Verkehrsentwicklung auf Bundesfernstraßen, Heft V 205, V 191; S. 121; S. 122; BAST, 2009, Verkehrsentwicklung auf Bundesfernstraßen, Heft V 178; S. 119; BAST, 2008, Verkehrsentwicklung auf Bundesfernstraßen, Heft V 166; S. 118; BAST, 2007, Verkehrsentwicklung auf Bundesfernstraßen, Heft V 160; S. 116

## 5.14. Plausibilität der von IVV angenommenen Verkehrsbelastungen für 2025

- IVV ermittelt in seiner Verkehrsuntersuchung für die A 14 Verkehrsbelastungen zwischen 39.000 Kfz/24h (DTVw) unmittelbar nördlich von Magdeburg und 19.000 Kfz/24h westlich von Perleberg.
- Diese Ergebnisse wurden anhand der aktuellen Belastung der Zählstellen an den Fallbeispielen Grabow, Stendal sowie der nahe der Trasse gelegenen Zählstelle Arendsee geprüft. Dabei wurde festgestellt, **dass der Verkehr in den nächsten 14 Jahren auf 250 % (bei Grabow), 387 % (bei Stendal) und 402 % (bei Arendsee) zunehmen müsste.**
- **Ein solches Verkehrswachstum ist nicht realistisch.**

## 5.15. Prognosen der Verkehrsbelastung auf der A14 im Jahr 2025

Die Prognose von IVV kommt für 2025 zu viel zu hohen Verkehrsbelastungen, wie die folgende Tabelle zeigt:

Abschnitt	Belastung 2025 nach IVV	Belastung 2025 auf Basis SSP und INFRADEM
Magdeburg – Wolmirstedt	39.000	24.488
Wolmirstedt – Stendal	31.000	17.512
Stendal – Wittenberge	27.000	14.024
Wittenberge – Ludwigslust	19.000	14.330
Ludwigslust - A24 (Nord)	22.000	16.592

Quelle: IVV, 2008, Anlage 13 bis 15, eigene Berechnungen

Die Prognosen von RegioConsult sind aufgrund der tatsächlichen Entwicklung der Dauerzählstellen von 2005 bis 2009/2010 als optimistisch zu betrachten.



## Quintessenz der Überprüfung der „Verkehrsprognose 2025 zur A 14“

**Aufgrund der methodischen Mängel der VU  
von IVV und der nicht nachweisbaren  
Autobahnbelastungen ist die A 14 als nicht  
genehmigungsfähig im Sinne des FGSV\*-  
Regelwerkes einzustufen.**

\*: FORSCHUNGSGESELLSCHAFT FÜR STRASSEN- UND VERKEHRSWESEN

## 6. EU-Beschwerde

- **Beschwerde der BI „Keine A14“**
- **Beschwerde des BUND**
- **Ziel der Beschwerden:**

**Keine EU-Gelder**  
**für die A14**

**Vielen Dank für Ihre Aufmerksamkeit!**

**Und denken Sie daran:**

***„Ich nehme Ihrer Zukunft das Zuhause.“***

