



Antwort der Landesregierung auf die Große Anfrage

Nordverlängerung der A 14

Große Anfrage Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN - Drs. 6/1286

Vorbemerkung der Fragestellenden:

Nordverlängerung der A 14

Der Bau der Nordverlängerung der Autobahn 14 von Magdeburg nach Schwerin ist nach der letzten Gesamtkostenschätzung von 2008 mit knapp 1,3 Milliarden Euro das derzeit teuerste geplante Autobahnprojekt in Deutschland. Das Projekt ist im Bundesverkehrswegeplan (BVWP) mit dem Zusatz „mit besonderem naturschutzfachlichem Planungsauftrag“ gekennzeichnet.

Eine Finanzierungsvereinbarung zwischen Bund und Ländern sieht vor, einen Teil der Kosten für die Phase 1 des Autobahnbaus aus EU-Mitteln zu finanzieren. Insgesamt sollen gut 300 Millionen Euro aus dem Europäischen Fonds für Regionale Entwicklung (Förderperiode 2007 bis 2013) in den Bau der A 14-Nordverlängerung fließen.

Bei Fragen nach Kosten und Finanzierung bitte immer dort, wo nicht ein Bezugsjahr angegeben ist, die Kosten in nominalen Werten des Jahres 2012 angeben.

Vorbemerkung der Landesregierung:

Zur Darstellung der Abschnittsbildung in Sachsen-Anhalt ist als Anlage V/0 eine Übersichtskarte der A 14, Magdeburg-Wittenberge-Schwerin beigelegt, in der auch die aktuellen Planungsstände dargestellt sind.

Hinweis: Die Drucksache steht vollständig digital im Internet/Intranet zur Verfügung. Die Anlage ist in Word als Objekt beigelegt und öffnet durch Doppelklick den Acrobat Reader. Bei Bedarf kann Einsichtnahme in der Bibliothek des Landtages von Sachsen-Anhalt erfolgen oder die gedruckte Form abgefordert werden.

(Ausgegeben am 20.09.2012)

1. Planungsstand

2. Wann sind für welchen Planungsabschnitt die einzelnen Schritte im Planverfahren eingeleitet und abgeschlossen worden? Bitte für Vorplanung, Raumordnung, Linienbestimmung, Planfeststellung und Anhörungsverfahren getrennt aufführen.
3. Wann ist für die Planungsabschnitte in Sachsen-Anhalt, für die das Planfeststellungsverfahren eingeleitet ist, mit dem Planfeststellungsbeschluss zu rechnen?
4. Wann ist im Planungsabschnitt 2.2 (Osterburg-Seehausen) mit der Einleitung des Planfeststellungsverfahrens zu rechnen?

Antwort zu Fragen 2, 3 und 4

Die Fragen 2 bis 4 werden wegen des Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet. Hierzu wird auf die als Anlage 1/2 beigefügte tabellarische Übersicht verwiesen. Über die Einleitung des Planfeststellungsverfahrens für die Verkehrseinheit (VKE) 2.2 wird zum gegebenen Zeitpunkt zu entscheiden sein. Zu geplanten Erörterungsterminen und zum Abschluss von Planfeststellungsverfahren sind im Hinblick auf die erforderliche Rechtsicherheit keine belastbaren Aussagen möglich.

5. Welche Änderungen ergeben sich aus dem Beschluss des Bundesverwaltungsgerichts vom 17. Mai 2011 (Az. 9 A 11.10) bezüglich der Vermeidung von Stummelplanungen? Bitte für alle Planungsabschnitte mit Stummelplanungen getrennt aufführen, ob die Landesregierung anstrebt, für die Stummel als Teil des jeweiligen Planfeststellungsbeschlusses Baurecht herzustellen, ob die Stummel aus dem jeweiligen Planfeststellungsverfahren herausgelöst werden und separat genehmigt werden oder ob die Stummel Teil des Planfeststellungsverfahrens eines anderen Stummels werden sollen.

Antwort zu Frage 5

Ein Beschluss des Bundesverwaltungsgerichts zu diesem Aktenzeichen und dem Datum liegt nicht vor. Der auf Vorschlag des Gerichts geschlossene Vergleich der Beteiligten wurde im Protokoll über die öffentliche Sitzung des 9. Senats des Bundesverwaltungsgerichts vom 11. Mai 2011 dokumentiert.

Im Hinblick auf ein Höchstmaß an Rechtsicherheit der Planung der A 14 wurden die Abschnittsgrenzen der Verkehrseinheiten der A 14 einer Überprüfung unterzogen. Die daraus in anderen Abschnitten resultierenden Änderungen und die für den jeweils betreffenden „Stummel“ - Abschnitt geplante Baurechtschaffung sind der als Anlage 1/5 beigefügten Tabelle zu entnehmen.

6. Wie wird mit dem Süd-, wie wird mit dem Nordstummel aus dem Planungsabschnitt 1.2 (Wolmirstedt-Colbitz) umgegangen? In welchem Planfeststellungsverfahren könnten sie Baurecht erlangen? Ist Bürgerinnen und Bürgern sowie Verbänden Gelegenheit gegeben worden, sich ggf. mit ihren Stellungnahmen zu dieser Planung einzubringen? Wann findet der Erörterungstermin statt?

Antwort zu Frage 6

Im südlichen Teil des Planungsabschnittes der VKE 1.2 soll es zu einer Verklammerung mit dem noch in der Anhörung befindlichen Planungsabschnitt der VKE 1.1 kommen. Der südliche Stummel der VKE 1.2 wird erst gebaut, wenn Baurecht für die VKE 1.1 vorliegt. Für den nördlichen Stummel der VKE 1.2 wird das Baurecht im Rahmen des Planfeststellungsbeschlusses der VKE 1.3 geschaffen. Die von der Planung des nördlichen Stummels Betroffenen hatten im Rahmen der Anhörung und Erörterung zur VKE 1.2 umfassend Gelegenheit ihre Einwendungen und Bedenken vorzutragen.

Von einer erneuten Öffentlichkeitsbeteiligung bzw. Erörterung ist abgesehen worden, da die Konfliktlage unverändert bleibt.

- 7. Die Erörterung soll nach § 73 Abs. 6 Satz 7 Verwaltungsverfahrensgesetz innerhalb von drei Monaten nach Ablauf der Einwendungsfrist abgeschlossen werden. Auf welche besonderen Herausforderungen ist es in den jeweiligen Planungsabschnitten zurückzuführen, dass dieser Zeitraum erheblich überschritten wurde?**

Antwort zu Frage 7

Die durch das Gesetz zur Beschleunigung von Genehmigungsverfahren vom 12. September 1996 (BGBl I S. 1354) eingeführte 3-Monatsfrist ist von der Rechtsentwicklung überholt worden.

Unter anderem haben die Erfordernisse des Natur- und Landschaftsschutzes für die gesamte Fachplanung einen stetig steigenden Prüfungs- und Begründungsbedarf mit sich gebracht. Die kontinuierliche Fortentwicklung der Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichts hierzu zwingt die Planfeststellungsbehörden und Vorhabenträger zu immer tieferer und detaillierterer Prüfung der naturschutzfachlichen Belange. Das hat zur Folge, dass die Vorhabenträger auch bei bestem Bemühen regelmäßig nicht in der Lage sind, Stellungnahmen und fachliche Erwiderungen von der gebotenen fachlichen Tiefe in derartig kurzer Zeit zu erstellen, dass es der Planfeststellungsbehörde möglich wäre diese Frist einzuhalten.

Diese Ansicht findet, gerade bei Großverfahren wie der A 14 auch in der juristischen Literatur Konsens.

Darüber hinaus wäre die Anberaumung eines Erörterungstermins ohne Rückäußerung des Vorhabenträgers auf die Stellungnahmen und Einwendungen - zumal in Verfahren dieser Größenordnung - unzweckmäßig (vgl. Planfeststellungsrichtlinie 07 Ziffer 24 Abs. 2 S. 2).

- 8. Welche Änderungen an den ausgelegten Planungen wurden in den einzelnen Planungsabschnitten bisher vorgenommen? Bitte getrennt nach Planungsabschnitten tabellarisch die in den Planfeststellungsunterlagen vorgesehene Planung und die geänderte Planung gegenüberstellen. Dabei bitte unterscheiden nach Planänderungen zwischen Auslegung und Planfeststellung sowie Planänderungen nach Planfeststellung.**

Antwort zu Frage 8

Die maßgeblichen Änderungen in den planfestgestellten Verkehrseinheiten 1.2 und 1.4 sind der als Anlage 1/8 beigefügten tabellarischen Übersicht zu entnehmen. Zu laufenden Planfeststellungsverfahren sind keine abschließenden Aussagen möglich, da Änderungen wieder verworfen werden können.

- 9. Die niedersächsische Landesregierung veröffentlicht alle Planfeststellungsbeschlüsse für Straßen seit 2006 im Internetportal <http://www.strassenbau.niedersachsen.de>. Wann und wie plant die Landesregierung ein ähnliches Informationsangebot?**

Antwort zu Frage 9

Im Internetportal des Landesverwaltungsamtes Sachsen-Anhalt <http://www.lvwa.sachsen-anhalt.de> können seit 2010 alle Planfeststellungsunterlagen bei Autobahnen, Bundesstraßen, Landesstraßen, Eisenbahnen und Energieanlagen eingesehen werden. Ein entsprechendes Informationsangebot auch bei Planfeststellungsbeschlüssen für Autobahnen wird derzeit geprüft.

2 . Zukunft nachgeordneter Straßen

Der Bau der Nordverlängerung der Autobahn 14 berührt eine Vielzahl von Bundes-, Landes-, Kreis- und Gemeindestraßen sowie Wirtschaftswegen an ihren Kreuzungen. Zudem ist davon auszugehen, dass die heutige B 189 nicht weiter eine Einstufung als Bundesstraße behalten wird, sondern zur Landes- oder Kreisstraße umgestuft wird und somit in die finanzielle Verantwortung des Landes oder des jeweiligen Landkreises fällt.

Die Forschungsstelle für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV) beziffert den jährlichen Finanzbedarf für die Unterhaltung von Straßen auf € 1,50 pro Quadratmeter Straßenfläche (Merkblatt über den Finanzbedarf der Straßenerhaltung in den Gemeinden).

- 1. Welche Bundes-, Landes-, Kreis- und Gemeindestraßen sollen die Nordverlängerung der A 14 in Sachsen-Anhalt nach derzeitigem Planungsstand wie queren? Welche dieser Straßen erhalten keinen direkten Anschluss an eine Autobahnauffahrt zur A 14? Bitte tabellarische Auflistung der betroffenen Straßen, der Querungsform und Form des Anschlusses.**
- 2. Wie hoch sind die jeweiligen Kosten laut aktueller Kostenberechnung für Erstellung der Querung der unter 2.1 genannten Straßen? Trägt der Bund, ggf. mit EU-Kofinanzierung, jeweils alle für die Querung anfallenden Kosten im Rahmen der Nordverlängerung der A 14? Wenn nein, welche Kosten werden jeweils aus welcher Finanzierungsquelle von welchem Träger getragen?**
- 3. An welchen der unter 2.1. genannten Straßen ist im Kreuzungsbereich mit dem Neubau der A 14 eine Erweiterung des Straßenquerschnitts geplant? Bitte tabellarisch die Breite des bisherigen Straßenquerschnitts, die künftige Breite sowie die Länge des veränderten Abschnitts angeben.**

Antwort zu Fragen 2.1, 2.2 und 2.3

Die Fragen 2.1 bis 2.3 werden wegen des Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Die im Zusammenhang mit der Erstellung der straßenbautechnischen Entwurfsunterlagen zu erstellende Kostenberechnung weist nicht in jedem Fall die Kosten für einzelne Straßenquerungen auf. Vielmehr wird eine Straßenquerung im Rah-

men der räumlichen Gliederung einer Kostenberechnung üblicherweise mit anderen, dort jedoch nicht kreuzungsbedingt geplanten Verkehrsanlagen, hier z. B. einer Anschlussstelle, eines über die Kreuzung hinausgehenden oder angeschlossenen anderen Verkehrsweges, zu einem Kostenberechnungsteil sinnvoll zusammengefasst.

Im Einzelfall liegt für Straßenquerungen mit der A 14 kein eigenständiger Kostenberechnungsteil vor. Hier war im Hinblick auf die zur Verfügung stehende Bearbeitungszeit auch eine Ermittlung bzw. Separation der Querungskosten nicht möglich.

Der Bund trägt als Baulastträger der neu hinzukommenden Straße (A 14) zunächst alle Kosten, die sich aus der Querung beider Straßen ergeben. Sie "...beschränken sich jedoch auf die Wiederherstellung in den alten Abmessungen und in gleichwertiger Ausführung. Will der Träger einer Anlage, die von Folgemaßnahmen betroffen ist, weitergehende, nicht kreuzungsbedingte Änderungen verwirklichen, so hat er die Kosten dafür zu tragen." (Richtlinien über die Rechtsverhältnisse an Kreuzungen und Einmündungen von Bundesfernstraßen und anderen öffentlichen Straßen (Straßen-Kreuzungsrichtlinien - StraKR), Nr. 12 (2)). Hier angegebene anteilige Finanzierungen durch Dritte erfolgen hauptsächlich aus dem Landesstraßenbauhaushalt Sachsen-Anhalt und in einem Fall aus Haushaltsmitteln der Bundeswehr für Maßnahmen der zivilen Infrastruktur von militärischem Interesse.

Im Übrigen wird auf die als Anlage 2/1 beigefügte tabellarische Auflistung verwiesen. Die Spalten 10-12 beziehen sich ausschließlich auf Straßen mit geändertem Querschnitt.

- 4. Über welche Straßen ist der Anschluss der L 29 an die Autobahn jeweils in nördlicher und südlicher Fahrtrichtung geplant? Mit welchem zusätzlichen Verkehrsaufkommen ist dadurch in Cröchern zu rechnen? Mit wie viel Zubringerverkehr durch Dolle – von der L 29 zur AS Burgstall und in Gegenrichtung – ist dadurch zu rechnen?**

Antwort zu Frage 2.4

Die L 29 wird indirekt über die vorhandene B 189 und dem an der B 189 südlich der Ortslage Dolle geplanten Zubringer zur künftigen AS Burgstall mit der A 14 verknüpft. Mit einem zusätzlichen Verkehrsaufkommen in Cröchern ist nicht zu rechnen.

Die dem Lückenschlussprojekt A 14 zu Grunde liegende Verkehrsuntersuchung „Verkehrsprognose 2025 zur A 14 Magdeburg – Wittenberge – Schwerin“ (Ingenieurgruppe IVV Aachen, Oktober 2008) weist im Ergebnis der Netzberechnungen für das Prognose-Netz im Jahr 2025 für die Linkseinbieger der L 29 auf die B 189 werktags eine durchschnittlich tägliche Gesamtverkehrsbelastung in Höhe von $DTV_W = 1.000 \text{ Kfz}/24\text{h}$ aus. Insofern ist für die Ortsdurchfahrt Dolle (beide Fahrtrichtungen) ein so genannter „Zubringerverkehr von der L 29“ in Höhe von maximal $DTV_W = 2.000 \text{ Kfz}/24\text{h}$ zu erwarten.

- 5. Über welche Straßen ist der Anschluss der L 35 an die Autobahn jeweils in nördlicher und südlicher Fahrtrichtung geplant? Mit welchem zusätzlichen Verkehrsaufkommen ist dadurch in Klein Schwechten und Rochau zu rechnen?**

Antwort zu Frage 2.5

Ein Anschluss der L 35 an die künftige A 14 über andere Straßen ist nicht geplant. Die Erreichbarkeit der A 14 ist über die vorhandene B 189 gegeben. Insofern sind zusätzliche Verkehrsaufkommen in Klein Schwechten und in Rochau nicht abzuleiten.

6. **An welchen der unter 2.1. genannten Straßen sind in zeitlichem Zusammenhang mit den Bauarbeiten an der Nordverlängerung der A 14 in ihrem weiteren Verlauf Erneuerungs- und Ausbauarbeiten (inkl. Ortsumgehungen) geplant?**
7. **Wie ist der Planungsstand zu den unter 2.6. genannten Vorhaben? Welche sind Teil der Planfeststellungsverfahren der jeweiligen Planungsabschnitte der A 14?**
8. **Wie hoch sind jeweils die Gesamtkosten der unter 2.6 genannten Vorhaben und wie verteilen sich diese Kosten auf Bund, Land, Kreise und Gemeinden?**

Antwort zu Fragen 2.6, 2.7 und 2.8

Die Fragen 2.6, 2.7 und 2.8 werden wegen des Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Straße	Gepl. Erneuerungs- und Ausbauarbeiten einschließlich Ortsumgehungen	Planungsstand	Gesamtkosten (Mio. €)
B 71n	OU Vahldorf (Teil der Maßnahme im BVWP B 71 n A 14- Haldensleben)	Entwurfsaufstellung läuft	15,6 (Kostenschätzung)
L 15	OU Schernikau	Baurechtsverfahren läuft	1,8 (Kostenberechnung Entwurfsplanung)
B 190n	B 190n, von der LGr. NI/ST bis zur LGr. ST/BB	Linienbestimmung BMVBS zw. LGr. NI/ST bis zur A 14 erfolgt; Entwurfsaufstellung für Ortsumgehungen Leppin und Tannenkrug	326,5 Kostenschätzung; Gesamtkosten lt. Vorplanung

Aufgrund des Planungsstandes ist eine Aussage zu erforderlichen Kostenteilungen für die B 71n und die B 190n noch nicht möglich. Grundsätzlich trägt der Bau- lastträger der hinzukommenden Straße die Kosten. Die benannten Vorhaben sind nicht Teil der Baurechtsverfahren der A 14.

9. **Laut Landesstraßenbauprogramm plant die Landesregierung den Bau einer Ortsumfahrung der L 15 für Schernikau. Ist der Bedarf dieser Ortsumfahrung durch den Bau der A 14-Nordverlängerung begründet, etwa aufgrund erwarteter höherer Verkehrsbelegung?**

Antwort zu Frage 2.9

Nein, der Bedarf ist nicht durch den Bau der A 14 begründet.

10. Welche Vereinbarungen bestehen mit dem Bund zur künftigen Einstufung der bisherigen Bundesstraße B 189? Plant die Landesregierung die Übernahme der Straße als Landesstraße? Mit welchem Zeitraum zwischen Verkehrsübergabe eines Neubauabschnitts der A 14 und der Umstufung des jeweiligen Parallelabschnitts der B 189 rechnet die Landesregierung?

Antwort zu Frage 2.10

Die zukünftige straßenrechtliche Einstufung der Bundesstraße B 189 richtet sich ausschließlich nach den Bestimmungen des Bundesfernstraßen- und des Straßengesetzes für das Land Sachsen-Anhalt. Über Widmung, Umstufung und Einziehung entscheidet die oberste Landesstraßenbaubehörde.

Je nach Sachverhalt bei den einzelnen Verkehrsabschnitten auf dem Gebiet des Landes Sachsen-Anhalt wird im Planfeststellungsbeschluss die straßenrechtliche Entscheidung mit der Maßgabe erfolgen, dass die Widmung mit der Verkehrsübergabe, die Umstufung mit der gleichzeitigen Ingebrauchnahme für den neuen Verkehrszweck und die Einziehung mit der gleichzeitigen Sperrung wirksam wird.

11. Mit welchen jährlichen Unterhaltskosten rechnet die Landesregierung für die bisherige B 189? Welche Gründe sprechen für eine Abweichung von dem o. g. Eckwert der FGSV von € 1,50 pro Quadratmeter? Weicht der Straßenquerschnitt der B 189 außerhalb von Kreuzungen vom Regelquerschnitt 10,5 ab? Wenn ja, auf welchen Streckenabschnitten in welcher Länge?

Antwort zu Frage 2.11

Derzeit werden keine Gründe gesehen, von dem Eckwert der FGSV abzuweichen. Nach Fertigstellung der A 14 dürfte sich der Aufwand durch den dann geringeren Verkehr deutlich reduzieren.

Grundsätzlich wurde die B 189 außerorts mit dem Regelquerschnitt 10,5 bzw. 10,5* (mit 0,50m breiten Randstreifen) ausgebaut. Im Abschnitt zwischen Magdeburg und Wolmirstedt (12 km) wurde der Querschnitt im Zuge der Ortsumgehungen Barleben und Wolmirstedt erweitert.

3. Verkehrsprognosen

Der Vorsitzende Richter des Bundesverwaltungsgerichts hat in der Verhandlung der Klage des BUND gegen den Planfeststellungsbeschluss VKE 1.2 seine Bedenken zur Verkehrsprognose angebracht. Es gebe Anlass, darüber nachzudenken, ob die Prognosen nicht sehr weit von der Realität entfernt seien, so der Richter in der genannten Verhandlung am 11. Mai 2011.

Die „Verkehrsprognose 2025, A 14 Magdeburg-Wittenberge-Schwerin“ der Ingenieurgruppe IVV (IVV-Prognose) erwartet im Jahr 2025 eine Verkehrsbelastung zwischen 19.000 (Wittenberge - Ludwigslust) und 39.000 Kraftfahrzeugen (Kfz) (Magdeburg – Wolmirstedt). Das Gutachten macht keine Angaben zu der Verkehrsbelegung der mit parallelem Verlauf geplanten A 39. Die Prognose „Neubau der A 39 Lüneburg-Wolfsburg“ von SSP-Consult für das benachbarte Autobahnprojekt A 39 weist die Zahlen für beide Autobahnprojekte aus. In dieser Prognose erwarten die Gutachter auf der A 14 nur zwischen 15.200 (östlich

Ludwigslust) und 25.300 (Magdeburg-Wolmirstedt) Fahrzeugen. Die Verkehrszählungen für die Jahre 2000, 2005 und 2010 ergeben für die B 189 nördlich des vierspurigen Abschnitts der B 189 bei Wolmirstedt keinen signifikanten Anstieg und keine Werte über 15.000 Kfz/24h werktags.

Im landesweiten Durchschnitt sinkt das Verkehrsaufkommen auf Landesstraßen von 2004 bis 2009 um etwa 2 % im Jahr, auf Bundesstraßen um 1,2 % pro Jahr. Diese Tendenz einer Abnahme des Verkehrsaufkommens entspricht auch den Aussagen im Schlussbericht zum Klimaschutzprogramm 2020, dass sich das Gesamtverkehrsaufkommen, bezogen auf das Jahr 2007, bis 2025 auf etwa 82 % reduziere. Dabei betrage der Rückgang des motorisierten Individualverkehrs etwa 19 % (vgl. Punkt 3.3. Klimaschutzprogramm 2020).

Auf der 2009 durchgängig fertig gestellten Autobahn 38 wurden im Jahr 2010 lediglich knapp 25.000 Kfz/24h gezählt. Die Prognosen hatten zwischen 38.000 und 48.000 Kfz/24h erwartet (LT-Drs. 6/156).

Vorbemerkung der Landesregierung

Für Bedarfsplanprojekte werden so genannte Projektprognosen erstellt. Für diese werden im Einzugsbereich des jeweiligen Projektes die Modellgrundlagen (Straßennetz, Strukturdaten, Verkehrszelleneinteilung) ausdifferenziert. So wird sichergestellt, dass die regionalen Verkehrsverflechtungen hinreichend genau abgebildet werden.

Die genannte Untersuchung von SSP Consult ist eine Projektprognose für die A 39 (erstellt im Auftrag der Niedersächsischen Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr, 2010). Aus den Ergebnissen können keine Aussagen zur Prognoseverkehrsbelastung der A 14 abgeleitet werden, da nähräumliche und regionale Verkehre im Korridor der A 14 nicht Gegenstand der Untersuchung waren. Ebenso wenig können aus der Projektprognose für die A 14 Verkehrsbelegungen der A 39 ermittelt werden.

Gemäß Vorgabe des BMVBS ist die Verkehrsentwicklung in der Bedarfsplanung gemäß der Prognose der deutschlandweiten Verkehrsverflechtungen 2025 (ITP/BVU, im Auftrag des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung, 2007) verbindlich anzunehmen. Die dem Klimaschutzprogramm 2020 zugrunde liegenden (groben) verkehrlichen Annahmen zur Verkehrsentwicklung können für die Bedarfsplanung von Bundesfernstraßen nicht herangezogen werden.

Übereinstimmungen zwischen den Projektprognosen A 39 und A 14 ergeben sich hinsichtlich der Interdependenzen (Verkehrsverlagerungen im Fernverkehr) zwischen der A 39 und der A 14.

- 1. Wie erklärt die Landesregierung die Abweichung zwischen Prognose und tatsächlichem Verkehrsaufkommen auf der A 38? Welches zusätzliche Verkehrsaufkommen, gemessen in DTV (durchschnittliche tägliche Verkehrsstärke) für Personen- und Schwerverkehr und differenziert nach regionalem Verkehr und Fernverkehr, ergibt sich aus der Verkehrsprognose für die Fertigstellung des südlichen Anschlusses der A 71 an die A 38?**

Antwort zu Frage 3.1

Prognosen sind naturgemäß mit Unsicherheiten behaftet. Diese Unsicherheiten beziehen sich im Besonderen auf die zukünftige wirtschaftliche Entwicklung, die einen maßgeblichen Einfluss auf die Verkehrsentwicklung hat. Im Fall der A 14 ist festzustellen, dass die vorliegenden Grundlagen und Entwicklungsprognosen in der Verkehrsprognose vollumfänglich genutzt wurden. Die Verkehrsprognose 2010 zur A 71 geht bei durchgängiger Befahrbarkeit (bis Sömmerda) ab Ende 2014 von ca. 27.500 Kfz/24h DTV im Durchschnitt aus. Der Schwerverkehrsanteil wird mit 17% angenommen (Prof. Kurzak 1998). Eine Differenzierung nach regionalem Verkehr und Fernverkehr ist der Verkehrsprognose nicht zu entnehmen. Für das dadurch generierte zusätzliche Verkehrsaufkommen auf der A 38 ist zu berücksichtigen, dass der Netzschluss mit der A 71 über das Autobahnkreuz Südharz erst Ende 2012 erfolgt. Die zitierten 25.000 Kfz/24h der Verkehrszählung 2010 sind also nur ein „Zwischenstand“. Eine Beurteilung des tatsächlichen Verkehrsaufkommens auf der A 38 und der Abgleich mit der Verkehrsprognose ist erst mit Fertigstellung der Zubringerprojekte möglich. Die durchgängige Befahrbarkeit der A 71 wird erst Ende 2014 gegeben sein. Derzeit ist diese bis zum provisorischen Anschluss B 85 (südlich Schmücketunnel) befahrbar.

2. Welche Einwohnerzahl in der Landeshauptstadt Magdeburg sowie den Landkreisen Börde, Jerichower Land, Altmarkkreis Salzwedel und Stendal liegt der IVV-Prognose in den Jahren 2005 und 2025 zugrunde? Welche Einwohnerzahl ergibt sich jeweils aus der 5. Regionalisierten Bevölkerungsprognose für das Jahr 2025? Bitte tabellarisch gegenüberstellen.

Antwort zu Frage 3.2

Die Daten sind in der folgenden tabellarischen Übersicht dargestellt.

Einwohnerzahlen Analyse/ Prognose	Verkehrsuntersuchung IVV (2008)		5. regionalisierte Bevölkerungs- prognose (2008)
	2005	2025	2025
Altmarkkreis Salzwedel	95.900	78.300	72.363
LK Stendal	132.300	112.200	97.291
LK Jerichower Land	96.800	84.100	76.762
Bördekreis	194.900	193.300	147.359
Landeshauptstadt Magdeburg	222.200	187.500	225.694
Summe	742.100	655.400	619.469

3. Welche Einwohnerzahl im Jahr 2005 und im Jahr 2025 legt die IVV-Prognose für den gesamten Untersuchungsraum der A 14-Nordverlängerung zugrunde? Welche Landkreise und kreisfreien Städte sind hiervon erfasst?

Antwort zu Frage 3.3

Im Berechnungsmodell von IVV werden die Strukturdaten für alle Landkreise/ kreisfreien Städte bundesweit übernommen. Der nähere Untersuchungsraum der A 14 ist in der Verkehrsuntersuchung Verkehrsprognose 2025, A 14 Magdeburg-Wittenberge-Schwerin“ von IVV dokumentiert (Tabelle in Bild 2, Seite 9 - hier: Anlage 3/3).

4. Ist es zutreffend, dass der Landkreis Prignitz in der IVV-Prognose nicht berücksichtigt wurde, obwohl die A 14 durch diesen Landkreis hindurchführt? Welcher zusätzliche Bevölkerungsrückgang im Untersuchungsraum würde sich aus der Berücksichtigung ergeben?

Antwort zu Frage 3.4

Im Berechnungsmodell von IVV werden die Strukturdaten für alle Landkreise/ kreisfreie Städte bundesweit übernommen, d.h. auch der Landkreis Prignitz ist in den verkehrlichen Berechnungen berücksichtigt.

Der nähere Untersuchungsraum der A 14 ist in der Verkehrsuntersuchung „Verkehrsprognose 2025, A 14 Magdeburg-Wittenberge-Schwerin“ von IVV dokumentiert (Tabelle in Bild 2, Seite 9 - hier: Anlage 3/3).

Im Rahmen der Erörterung wurde deutlich, dass der Landkreis Prignitz in dieser Tabelle nicht genannt wurde. Hierbei handelt es sich um ein Versehen in der Dokumentation. Die korrigierte Tabelle wurde nachgeliefert.

5. Welcher Pkw-Bestand in der Landeshauptstadt Magdeburg sowie den Landkreisen Börde, Jerichower Land, Altmarkkreis Salzwedel und Stendal liegt der IVV-Prognose in den Jahren 2005 und 2025 zugrunde? Welcher Pkw-Bestand ergibt sich tatsächlich für das Jahr 2010? Bitte tabellarisch gegenüberstellen.

Antwort zu Frage 3.5

Die Annahmen zum Pkw-Bestand in der Verkehrsuntersuchung 2008 einschließlich der prognostizierten Veränderung des PKW-Bestandes für das Jahr 2025 sind in Anlage 3/3 genannt. In der folgenden Tabelle sind der Pkw-Bestand 2005 gemäß Verkehrsuntersuchung und der Pkw-Bestand 2010 gegenübergestellt:

Pkw-Bestand	2005 (VU IVV)	2010	2025 (VU IVV)
<i>Altmarkkreis Salzwedel</i>	56.818	50.266	52.334
<i>LK Stendal</i>	70.780	63.066	67.370
<i>LK Jerichower Land</i>	56.201	53.478	54.876
<i>LK Börde¹⁾</i>	116.130	103.263	128.843
<i>Landeshauptstadt Magdeburg</i>	103.204	101.564	95.522
Summe	403.053	371.637	398.945

¹⁾: LK Börde entstanden aus den Landkreisen Bördekreis und Ohrekreis

Der Pkw-Bestand hat von 2005 bis 2010 scheinbar abgenommen. Diese zahlenmäßige Abnahme resultiert allerdings ausschließlich aus Veränderungen in der statistischen Erfassung des Pkw-Bestands durch das Kraftfahrt-Bundesamt (KBA): Seit 1. Januar 2008 werden nur noch die tatsächlich angemeldeten Fahrzeuge erfasst, während die Statistik der Jahre zuvor auch vorübergehende Stilllegungen/Außerbetriebsetzungen mitgezählt hat.

Zwischen 2007 und 2008 hat infolge der veränderten statistischen Erfassung der Pkw-Bestand bundesweit um rd. 10% abgenommen. Dies hat keine Auswirkungen auf die reale Pkw-Nutzung (z.B. Verkehrsleistung) und somit auch keine Auswirkungen auf die Berechnungsergebnisse für die A 14.

- 6. Welche Erwerbspersonenzahl im Jahr 2005 und im Jahr 2025 legt die IVV-Prognose für den gesamten Untersuchungsraum der A 14-Nordverlängerung zugrunde? Welche Landkreise und kreisfreien Städte sind hiervon erfasst?**

Antwort zu Frage 3.6

Auf die Tabelle der Strukturdaten zu Punkt 3.4 wird verwiesen.

- 7. Welcher zusätzliche Erwerbspersonenrückgang im Untersuchungsraum würde sich aus der Berücksichtigung des Landkreises Prignitz ergeben?**

Antwort zu Frage 3.7

Siehe Antwort zu Frage 3.4.

- 8. Welchen Stand hat die aktuelle Prognose des Landes zu den Erwerbspersonen in den unter 3.6. genannten Landkreisen und Städten? Wie viele Erwerbspersonen werden darin für die Landkreise im Untersuchungsraum ausgewiesen?**

Antwort zu Frage 3.8

Die Landesregierung hat keine aktuellen Prognosen zur Entwicklung der Erwerbspersonen in den genannten Landkreisen.

- 9. Welchen Anteil hat der Fernverkehr (>100 km) nach Erkenntnissen der Landesregierung heute auf der B 189 und welchen würde er nach der IVV-Prognose auf der A 14 im Jahr 2025 haben? Bitte für die einzelnen Planungsabschnitte in absoluten Zahlen und Prozentanteilen beantworten.**

Antwort zu Frage 3.9

Zum heutigen Fernverkehr auf der B 189 liegen keine Erhebungen vor. Fahrtweitemittlungen sind üblicherweise auch nicht Gegenstand von Verkehrsuntersuchungen in der Bedarfsplanung. Der Fernverkehr auf der A 14 (Fahrtweiten von mehr als 50 km) trägt rund 60 % zur Verkehrsbelegung bei.

- 10. Welchen Zeitgewinn würde der überregionale Kfz-Verkehr im Falle der Verwirklichung der Nordverlängerung der A 14 auf den Relationen Wismar/Hafen nach Dresden/Zentrum und Hamburg/Hafen nach Dresden/Zentrum erzielen? Bitte mit der Nutzung der bestehenden Autobahnen A 24, A 10 und A 13 bzw. A 7, A 2, A 14 alt und A 17 vergleichen und für Pkw und Lkw getrennt ausweisen.**

Antwort zu Frage 3.10

Zu den angefragten Fahrzielen liegt keine entsprechende Auswertung vor.

Die A14 dient der Verbesserung der Erreichbarkeit. Sie verbessert die Verkehrsrelationen für Verkehre aus dem Bundesgebiet und aus dem europäischen Ausland (Südosteuropa). Dies geht einher mit der Verbesserung der Hinterlandan-

bindung der Seehäfen. Darüber hinaus hat Sie Bedeutung für weiträumige Verkehre, die Quelle und Ziel im Nahbereich der durch die Autobahn direkt erschlossenen Gebiete haben und die bisher nicht ausreichend an das Autobahnnetz angeschlossen waren.

- 11. Mit welchen Diesel- und Ottokraftstoffpreisen und welcher Mauthöhe kalkuliert die IVV-Prognose im Jahr 2025? Welchen Anteil an den variablen Kosten machen diese jeweils für Pkw- und Schwerverkehr aus?**

Antwort zu Frage 3.11

Die IVV-Prognose für die A 14 kalkuliert weder die Kostenentwicklung für Kraftstoffpreise noch die Entwicklung der Mauthöhe. Diese Grundannahmen sind Gegenstand der Rahmenprognose des Bundes (Prognose der Deutschlandweiten Verflechtungen 2025, veröffentlicht auf der Homepage des BMVBS).

- 12. Wurde in der IVV-Prognose die Option der Nutzung der B 71 für den Fernverkehr aus Richtung Magdeburg und aus Richtung Hamburg berücksichtigt? Welche Verkehrsbelegung ergibt sich daraus für die B 71 im Jahr 2025?**

Antwort zu Frage 3.12

Die B 71 ist eine bestehende Bundesstraße. Im Prognosefall ist gemäß Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen die Fertigstellung der B 71n zwischen A 14 und Haldensleben unterstellt.

Im Prognosefall werden auf der B 71n an der Anschlussstelle Haldensleben im werktäglichen Verkehr 15.000 Kfz/Tag und 2.000 Lkw/Tag erwartet.

- 13. Wurde in der IVV-Prognose der geplante Bau der A 39 berücksichtigt? Wenn nein, warum hält die Landesregierung eine Berücksichtigung für verzichtbar? Wenn ja, welche Verkehrsbelegungen ergeben sich für das Jahr 2025 für die A 39 nördlich von Wolfsburg? Bitte in absoluten Zahlen als DTV 24 h werktags für die einzelnen in der Prognose betrachteten Abschnitte differenziert nach Pkw- und Lkw-Verkehr angeben.**

Antwort zu Frage 3.13

Die A 39 ist ebenso wie die A 14 im Vordringlichen Bedarf des Bedarfsplans für die Bundesfernstraßen und demzufolge im Prognosefall berücksichtigt. Angaben zur Verkehrsbelegung der A 39 liegen in der Zuständigkeit des Landes Niedersachsen.

- 14. Welche Fernverkehrsströme (über 100 km) auf der Nordverlängerung der A 14 liegen der IVV-Prognose für das Jahr 2025 zugrunde? Bitte in absoluten Zahlen als DTV 24 h werktags für die einzelnen in der Prognose betrachteten Abschnitte differenziert nach Pkw und Lkw-Verkehr angeben.**

Antwort zu Frage 3.14

Wie bereits in Antwort zu Frage 3.9 aufgeführt, sind Fahrtweitenermittlungen üblicherweise nicht Gegenstand von Verkehrsuntersuchungen in der Bedarfsplanung.

15. Warum ist die automatische Zählstelle des Landes bei Osterburg seit 2007 außer Betrieb?

Antwort zu Frage 3.15

Die Langzeitzählstelle (LZS) bei Osterburg war vom 15. Mai 2006 bis zum 08. Juli 2012 in größeren Zeitabschnitten außer Betrieb.

Der erste Ausfall bis zum Jahr 2008 war die Folge eines LKW-Unfalls, der die Klärung rechtlicher Bedingungen für eine Reparatur mit der zuständigen Versicherung nach sich zog.

Von 2009 bis Mitte 2012 war die LZS wegen fehlerhafter Datenübertragung außer Betrieb. Umstrukturierungen und Neuausrichtungen der zuständigen Wartungsfirma verzögerten die Reparatur. Die Anlage ist seit dem 09. Juli 2012 wieder störungsfrei in Betrieb.

16. Von welcher Verkehrsstärke geht die Landesregierung im Hinblick auf den landwirtschaftlichen Nutzverkehr auf der B 189 aus? Bitte soweit verfügbar differenziert nach abschnittswise Belegung angeben.

Antwort zu Frage 3.16

Diesbezügliche Daten liegen nicht vor.

4. Kosten und Finanzierung

Die Nordverlängerung der Autobahn 14 wurde mit Gesamtkosten von 423 Mio. Euro für den sachsen-anhaltischen Teil im Jahr 2003 in den Bundesverkehrswegeplan eingestellt. Im Jahr 2008 erfolgte eine Neukalkulation. Laut Finanzierungsvereinbarung zwischen Bundesregierung und den Länderregierungen Sachsen-Anhalts sowie Brandenburgs kam es in der Zwischenzeit annähernd zu einer Verdoppelung der Kosten auf 1,285 Mrd. Euro. Laut Antwort der Landesregierung in Drs. 6/156 vom 27. Juni 2011 betragen die damals aktuellen Kosten für den sachsen-anhaltischen Abschnitt 766,4 Mio. Euro.

Seit 2008 sind mehrere Planänderungen vorgenommen worden. In einem Abschnitt in Brandenburg muss sogar der Trassenverlauf geändert werden (VKE 1154).

Die o. g. Finanzierungsvereinbarung sah eine Verwirklichung der A 14 in drei Phasen vor und regelt die Finanzierung lediglich für Phase 1. In dieser Phase sollten 42 % der Mittel, also etwa 325 Mio. Euro, aus EU-Mitteln finanziert werden. 29 % der Mittel sollen aus einer „Sonderfinanzierung“ stammen. Die Bundesregierung gibt in ihrer Antwort in der Bundestagsdrucksache 17/9122 an, dass bisher lediglich für den Planungsabschnitt 1.2 Fördermittel beantragt wurden und seit dem 21. Dezember 2011 von der EU genehmigt sind. Ferner gibt sie an, die Länder gebeten zu haben, für die Abschnitte 1.3, 1.4 und 1.5.1 die Modul-Anträge zu erstellen.

Vorbemerkung der Landesregierung:

Die in der Drs. 6/156 benannten Kosten betragen nicht wie in der Vorbemerkung benannt 766,4 Mio. € sondern 816,9 Mio. €. Bei der vorgenannten Summation wurden die Kosten der VKE 1.2 nicht berücksichtigt.

- 1. Wurde nach Bekanntwerden der Kostensteigerungen für das Gesamtprojekt im Jahr 2008 eine aktualisierte Nutzen-Kosten-Rechnung vorgenommen? Wenn ja, mit welchem Ergebnis? Wenn nein, warum wurde darauf verzichtet?**

Antwort zu Frage 4.1

Im Jahr 2008 wurde eine neue Bewertung nach der gesamtwirtschaftlichen Bewertungsmethodik der Bundesverkehrswegeplanung durchgeführt. Diese berücksichtigte aktualisierte Nutzer- und Projektkosten, die Ergebnisse der Prognose für das Jahr 2025 und legte ein Bundesfernstraßennetz zugrunde, das alle Maßnahmen des Vordringlichen Bedarfs und des Weiteren Bedarfs mit Planungsrecht als realisiert unterstellt - hier u.a. auch die A 39 Lüneburg-Wolfsburg.

Bei einer Kostenannahme von rd. 1,3 Mrd. € ergab sich ein sehr gutes Nutzen-Kosten-Verhältnis von 4,7.

- 2. Wann wurde die Kostenschätzung aus der o. g. Finanzierungsvereinbarung in Höhe von 1,285 Mrd. Euro erstellt, wann die Kostenschätzung aus der o. g. Landtags-Drucksache (Drs. 6/156)? Bitte angeben, ob es sich jeweils um Kostenschätzungen oder Kostenberechnungen handelt und das Jahr des zugrunde gelegten Baupreisindizes.**

Antwort zu Frage 4.2

Grundsätzlich können zuständigkeitshalber nur Aussagen für die in Sachsen-Anhalt gelegenen Streckenabschnitte getroffen werden. Zum Zeitpunkt der Fortschreibung der Finanzierungsvereinbarung lagen keine abgeschlossenen Kostenberechnungen für die einzelnen Verkehrseinheiten in Sachsen-Anhalt vor. Daher wurden Kostenschätzungen auf der Grundlage des jeweiligen Bearbeitungsstandes der straßenbautechnischen Entwurfsunterlagen aus dem Jahr 2008 zu Grunde gelegt.

Den in der Drs. 6/156 angegebenen Kosten lagen Kostenberechnungen zu Grunde, deren Berechnungsjahr in der nachfolgenden Tabelle dargestellt ist.

VKE	Kosten Drs. 6/156	Berechnungsjahr
1.1	90,0	2010
1.2	50,5	2009
1.3	69,9	2009
1.4	72,6	2009
1.5	145,9	2010
2.1	133,0	2010
2.2	114,4	2010
3.1	70,7	2009
3.2a	69,9	2009

3. Wie haben sich die dafür relevanten Baupreisindizes seither entwickelt?

Antwort zu Frage 4.3

In Auswertung einer Zusammenstellung des statistischen Bundesamtes unterliegt der Baupreisindex für den gesamten Straßenbau im Jahr 2012 bezogen auf das Jahr 2008 einer Steigerung um 8,59 %.

4. Für welche Planungsabschnitte gibt es Kostenberechnungen? Wie hoch fallen diese jeweils aus?

Antwort zu Frage 4.4

Für alle Abschnitte in Sachsen-Anhalt liegen Kostenberechnungen vor. Die nachstehende Tabelle (Stand April 2012) enthält jeweils die berechneten Gesamtkosten, die den Gesehenvermerk des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (BMVBS) erhalten haben, ohne Berücksichtigung der neu definierten Abschnittsbildung im Sinne des Vergleichs beim Bundesverwaltungsgericht vom Mai 2011 für die VKE 1.2 der BAB 14.

Abweichungen zu den unter 4.2 aufgeführten Kosten resultieren u.a. aus dem Genehmigungsverfahren beim BMVBS sowie dem Bewilligungsverfahren der EFRE-Mittel.

Abschnitt	Gesamtkosten (Mio. EUR)
VKE 1.1	85,7
VKE 1.2	57,5
VKE 1.3	69,9
VKE 1.4	72,6
VKE 1.5	145,9
VKE 2.1	133,0
VKE 2.2	110,5
VKE 3.1	70,7
VKE 3.2a	69,9

5. Für welche Planungsabschnitte gibt es lediglich Kostenschätzungen? Wie hoch fallen diese aktuell aus?

Antwort zu Frage 4.5

Siehe Antwort zu Frage 4.4.

6. Wie hoch waren jeweils die Kostenschätzung, die Kostenberechnung und die tatsächlich erzielten Angebotspreise für den Teil des Planungsabschnitts VKE 1.2, für den nunmehr Baurecht besteht? Bitte alle Angaben soweit möglich auf den nunmehr in Bau befindlichen Teilabschnitt beziehen und ggf. behelfsweise die Preise für den ursprünglichen Planungsabschnitt angeben.

Antwort zu Frage 4.6

Kostenschätzungen für die VKE 1.2, bezogen auf ihre Länge im Planfeststellungsverfahren (7,48 km) als auch bezogen auf ihren Teilabschnitt mit Baurecht (5,65 km), liegen nicht vor.

Einerseits ist die Kostenschätzung der Planungsstufe Vorplanung auf Grund des anderen Zuschnittes der Vorplanungsabschnitte gegenüber dem Zuschnitt der Entwurfs- bzw. Planfeststellungsabschnitte nicht übertragbar, andererseits wurden die Kosten für den Teilabschnitt mit Baurecht berechnet.

Die aktuelle Kostenberechnung weist für die VKE 1.2 Gesamtkosten in Höhe von 57,5 Mio. EUR aus. Davon sind für den 5,65 km langen Teilabschnitt mit Baurecht 48,9 Mio. EUR zu veranschlagen.

Zu den tatsächlich erzielten Angebotspreisen können derzeit keine Aussagen getroffen werden, da noch nicht alle Teillose/Bauleistungen ausgeschrieben sind.

- 7. Nach der Finanzierungsvereinbarung vom 16. März 2009 sollen für die erste Bauphase bis 2015 42 % EU-Fördermittel eingesetzt werden. Für welche Planungsabschnitte in Sachsen-Anhalt können die dafür vorgesehenen EFRE-Mittel aus der Förderperiode 2007 bis 2013 noch abgerufen werden? Bitte angeben für welche Planungsabschnitte der Modulantrag erstellt wird, der Antrag bereits eingereicht oder bereits genehmigt ist.**

Antwort zu Frage 4.7

Bisher wurde ein Großprojektantrag „Neubau der Autobahn A 14, Modul 2, AS Wolmirstedt bis AS Colbitz“ bei der EU eingereicht. Dieser wurde mit Datum vom 23. Januar 2012 genehmigt.

Weitere Abschnitte konnten, auf Grund fehlenden rechtskräftigen Baurechts, bisher nicht beantragt werden.

- 8. Für welche A 14-Abschnitte in Sachsen-Anhalt wird voraussichtlich bis 1. Juli 2012 Baurecht vorliegen? Welche Konsequenzen ergeben sich daraus für die Beantragung der EFRE-Fördermittel aus der Förderperiode 2007 bis 2013?**

Antwort zu Frage 4.8

Rechtskräftiges Baurecht liegt für die VKE 1.2 vor. Mit Mitteln aus dem Operationellen Programm Verkehr EFRE-Bund 2007 – 2013 müssen die Infrastrukturprojekte bis zum 31. Dezember 2015 realisiert werden.

- 9. Ist es zutreffend, dass die Landesregierung die Beantragung von EU-Mitteln für die Planungsabschnitte nördlich des Abschnitts 1.5.1 bereits am 4. April 2012 nicht mehr bearbeitet hat? Welchen Beginn und welches Ende hat der von der Bundesregierung angegebene Abschnitt 1.5.1?**

Antwort zu Frage 4.9

Ja. Der Abschnitt 1.5.1 verläuft von der Anschlussstelle (AS) Lüderitz bis zur AS Stendal an der B 188.

- 10. Sind Presseberichte zutreffend, wonach es eine Verabredung zwischen dem Bundes- und dem Landesverkehrsministerium über eine Umschichtung der Finanzmittel dergestalt gibt, dass anstelle der A 14 für andere Verkehrsprojekte in Ostdeutschland EU-Fördergelder beantragt werden und die dadurch frei werdenden Bundesmittel in die A 14 fließen sollen? Um welche Verkehrsprojekte handelt es sich?**
- 11. Ist diese Verabredung schriftlich niedergelegt? Bitte das Dokument als Anlage beifügen. Welche Handhabe hat die Landesregierung gegenüber der Bundesregierung für den Fall, dass die Bundesregierung die Mittel für die A 14-Nordverlängerung auch zu einem späteren Zeitpunkt nicht zur Verfügung stellen kann?**

Antwort zu Frage 4.10 und 4.11

Die Fragen werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet. Mit Mitteln aus dem Operationellen Programm Verkehr EFRE Bund 2007 – 2013 geförderte Infrastrukturprojekte müssen bis zum 31. Dezember 2015 realisiert werden. In Abstimmung mit dem Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (BMVBS) wird, ggf. auch durch eine EFRE-Förderung bisher dafür nicht vorgesehener Projekte, dafür Sorge getragen, dass keine EFRE-Fördermittel verfallen. Die Auswahl der Projekte obliegt letztlich dem BMVBS in Abstimmung mit der EU (siehe auch Antwort der Bundesregierung auf die Kleine Anfrage der Fraktion Bündnis 90/Die Grünen, Deutscher Bundestag, Drucksache 17/9275, Frage 13 und 14).

Für A 14-Abschnitte in Sachsen-Anhalt wird das BMVBS - wie von dort bereits in Aussicht gestellt - Finanzierungsentscheidungen bei Vorliegen von Baurecht auch ohne Einbeziehung von EFRE-Fördermitteln treffen. (Antwort der Bundesregierung auf die Frage des MdB Herrn Stephan Kühn Nr.: 07/139.)

- 12. Gibt es inzwischen eine Finanzierungsvereinbarung für die zweite und die dritte Bauphase?**

Antwort zu Frage 4.12

Die Finanzierungsvereinbarung von 2009 umfasst alle Verkehrseinheiten.

- 13. Die „Weiteren Prüfungsergebnisse zu den Bemerkungen 2011 zur Haushalts- und Wirtschaftsführung des Bundes“ vom 17. April 2012 stellen fest, dass die Kosten der geplanten Anschlussstelle Vielbaum in keinem gerechtfertigten Nutzen-Verhältnis stehen. Vielmehr wäre die Anschlussstelle Seehausen vollkommen ausreichend, um das insgesamt geringe Verkehrsaufkommen im Raum zu verteilen. Welche Schlüsse zieht die Landesregierung aus den Bemerkungen des Bundesrechnungshofs?**

Antwort zu Frage 4.13

Aufgrund der vom Bundesrechnungshof zur geplanten AS Vielbaum vertretenen Auffassung erfolgt auf Basis einer entsprechenden Aufforderung des Bundes gegenwärtig eine Überprüfung der Planung zur Notwendigkeit der AS Vielbaum unter Berücksichtigung der AS Seehausen. Das Land wird das Prüfergebnis mit dem Bund erörtern. Dem Ergebnis kann nicht vorgegriffen werden.

- 14. Im aktuellen Investitionsrahmenplan 2011 bis 2015 des Bundes ist für den Straßenbau in Sachsen-Anhalt die Finanzierung von sieben laufenden Vorhaben mit einem Finanzbedarf von 139,7 Mio. Euro vorgesehen, die prioritär vor der Nordverlängerung der A 14 zu finanzieren sind. Wie hoch sind die aktuellen Baukosten dieser Projekte jeweils? Welche Teile daraus sind – unter Berücksichtigung der Haushaltsmittel des Bundes des Jahres 2012 – bereits finanziert?**

Antwort zu Frage 4.14

Die unter der Kategorie B des Investitionsrahmenplans 2011 - 2015 (IRP) geführten Bauvorhaben werden parallel zu den Maßnahmen der A 14 entsprechend dem Bauverlauf finanziert. Die aktuellen Kosten sind in nachfolgender Übersicht aufgeführt. Der Bau der A 71 wurde der DEGES zur Realisierung übertragen und wird als „VDE-Zubringer“ aus VDE-Mitteln finanziert, die der DEGES vom Bund zur Bewirtschaftung übertragen werden.

Str.	Bezeichnung	aktuelle Kosten	bis 2012
1	2	3	4
		Mio. €	Mio. €
A 71	LG TH/ST - AD Südharz (A 38)	51,1	51,1
B 6n	BA 13.3, östl. AS Ilberstedt-östl. A 14 AS Bernburg	30,7	30,3
B 6n	BA 13.4, Umbau AS Bernburg (A 14) (VDE-Zubringer)	21,6	21,5
B 6n	OU Bernburg PA 14	80,0	65,2
B 6n	OU Köthen PA 16	60,0	17,9
B 81	OU Egehn Nord - B 246 a	17,3	17,3
B 246 a	OU Schönebeck	39,7	36,6

5. Planungskosten

Die Landesstraßenbauverwaltung in Sachsen-Anhalt verfügt über einen jährlichen Etat von gut 100 Mio. Euro für den laufenden Betrieb (inkl. Betrieb und Unterhaltung der Straßen) sowie zusätzlich 20 bis 25 Mio. Euro für die Entwurfsbearbeitung und Bauaufsicht an Bundesfernstraßen.

Die Verkehrskommission des Wirtschaftsrates schätzt die Verwaltungs- und Gutachterkosten pro Autobahnkilometer laut der Veröffentlichung „Transparenz, Effizienz, Wettbewerb“ vom Februar 2007 auf 15,1 Mio. Euro. Stimmt diese Zahlen, würde dies die Baukosten bei der A 14-Nordverlängerung mehr als verdoppeln.

Die Landesregierung gab in der Drucksache 6/156 an, keine vorhabenbezogenen Personalaufwendungen zu erfassen. Zudem sah sie sich außerstande, die

Planungskosten aller BVWP-Projekte des vordringlichen Bedarfs in der Kürze der Zeit für die Beantwortung einer Kleinen Anfrage zu ermitteln. Die niedersächsische Landesregierung schätzt die gesamten Planungskosten der parallel zur A 14 verlaufenden A 39 auf 34 Mio. Euro.

- 1. Bewertet die Landesregierung die Planung der Nordverlängerung der A 14 wegen des Umfangs und der Bedeutung als herausgehoben aufwändiges Projekt, das besonderer Anstrengungen und Ressourcen bedarf?**

Antwort zu Frage 5.1

Ja.

- 2. Welche Landesbehörden sind mit der Planung und Realisierung der A 14 einschließlich der für den Neubau der A 14 erforderlichen Unternehmensflurbereinigungen in Sachsen-Anhalt befasst? Welche wurden und werden darüber hinaus als Träger öffentlicher Belange gehört? Bitte eine vollständige Liste der beteiligten Landesbetriebe, Behörden, Ministerien, Landesämter und weiterer öffentlicher Einrichtungen aufführen.**

Antwort zu Frage 5.2

Die Planung und Realisierung der A 14 erfolgt in Federführung des Ministeriums für Landesentwicklung und Verkehr unter Einbindung der Ressorts, wie bspw. zu landesplanerischen Abstimmungen und Kabinettsbefassungen.

Neben der Auftragsverwaltung Sachsen-Anhalt sind für die Durchführung der Planfeststellungsverfahren das Landesverwaltungsamt Sachsen-Anhalt und für die Durchführung der Unternehmensflurbereinigungsverfahren die Ämter für Landwirtschaft, Flurneuordnung und Forsten Mitte und Altmark tätig.

In der Regel wurden und werden im Rahmen der Anhörungen in Planfeststellungsverfahren für die A 14 folgende Behörden und öffentliche Einrichtungen als Träger öffentlicher Belange beteiligt:

Fachreferate des Landesverwaltungsamtes Sachsen-Anhalt als obere Behörden für:

- Brand- und Katastrophenschutz,
- Bauwesen,
- Verkehrswesen,
- Raumordnung- und Landesentwicklung,
- Abfall- und Bodenschutz,
- Immissionsschutz,
- Wasser,
- Abwasser,
- Naturschutz und Landschaftspflege,
- Forst- und Jagdhoheit,
- Agrarwirtschaft, Ländliche Räume, Fischerei,
- Großschutzgebiete, einschließlich der Landesreferenzstellen für Fledermaus- und Biberschutz,
- Denkmalschutz,

Polizeidirektion Sachsen-Anhalt Nord,
 Landkreise Börde und Stendal und ggf. Altmarkkreis Salzwedel,
 betroffene Verwaltungsgemeinschaften und Gemeinden,
 Regionale Planungsgemeinschaften Magdeburg und Altmark,
 Bundesanstalt für Immobilienaufgaben,
 BVVG mbH, Niederlassung Magdeburg,
 TLG Immobilien GmbH, Niederlassung Süd,
 Landgesellschaft Sachsen-Anhalt,
 Landesforstbetrieb Sachsen-Anhalt, Forstbetrieb Altmark
 Landesamt für Umweltschutz Sachsen-Anhalt,
 Landesamt für Denkmalpflege und Archäologie Sachsen-Anhalt,
 Landesamt für Geologie und Bergwesen Sachsen-Anhalt,
 Landesamt für Vermessung und Geoinformation Sachsen-Anhalt, GB Magdeburg und Stendal,
 Landesbetrieb für Hochwasserschutz und Wasserwirtschaft,
 Landeszentrum Wald,
 Ämter für Landwirtschaft, Flurneuordnung und Forsten Mitte und Altmark,
 betroffene Unterhaltungsverbände,
 Wehrbereichsverwaltung Ost,
 Eisenbahnbundesamt, Außenstelle Halle,
 Bundeseisenbahnvermögen, Dienststelle Ost,
 Wasser- und Schifffahrtsämter Magdeburg und Uelzen,
 Liegenschafts- und Immobilienmanagement Sachsen-Anhalt, Team Nord,
 Industrie- und Handelskammer Magdeburg,
 EKM / Das Landeskirchenamt,
 Bischöfliches Ordinariat Magdeburg.

Inwieweit die genannten Institutionen weitere Einrichtungen beteiligt haben, kann in der zur Verfügung stehenden Zeit nicht ermittelt werden.

- 3. Welche Aufgaben übernimmt die DEGES bei Planung und Realisierung der A 14 in Sachsen-Anhalt? Wie ist die Erstattung der Kosten der DEGES für diese Leistungen durch das Land Sachsen-Anhalt geregelt? Welche Kosten haben sich daraus bereits für das Land Sachsen-Anhalt ergeben, mit welchen Kosten rechnet die Landesregierung bis zur vollständigen Fertigstellung der A 14-Nordverlängerung?**

Antwort zu Frage 5.3

Der DEGES obliegt die Erarbeitung der EFRE-Großprojektanträge zu Teilabschnitten der A 14. Sachsen-Anhalt erteilte der DEGES den Auftrag zu den VKEen 1.2, 1.3 und 1.4.

Die VKE 1.1 wurde der DEGES zur Planung und Baudurchführung und die VKEen 2.2, 3.1 und 3.2a zur Baudurchführung übertragen.

Das Land stellt die Mittel für Planung und Bauaufsicht entsprechend der Bedarfsmeldung der DEGES zur Deckung ihrer anfallenden Kosten für Ingenieurleistungen sowie Personal- und Sachkosten in Höhe der Selbstkosten zzgl. der Umsatzsteuer bereit.

Bisher wurden der DEGES für die Erarbeitung der EFRE-Großprojektanträge Ausgaben i. H. v. 262.880,67 € erstattet sowie für die Leistungen zur Planung der VKE 1.1 i. H. v. 3.164.000 € zur Verfügung gestellt.

Bis zur Fertigstellung der von Sachsen-Anhalt der DEGES übertragenen Aufgaben werden für die Erarbeitung der EFRE-Großprojektanträge zu den VKEen 1.3 und 1.4 weitere Ausgaben i. H. v. ca. 400.000 € sowie zur Realisierung der VKE 1.1, der VKE 2.2, VKE 3.1 und der VKE 3.2a i. H. v. ca. 20.000.000 € erwartet.

4. **Wie wird in den unter 5.2. aufgeführten Einrichtungen jeweils der Aufwand für die Erledigung von Aufgaben erfasst? Bitte ggf. getrennt für Personalaufwand, Sachaufwendungen und sonstige Aufwendungen aufführen und dabei ggf. unterscheiden nach der Ex-Ante-Finanz- und Ressourcenplanung und der Ex-Post-Analyse tatsächlicher Kosten. Für Einrichtungen, in denen der Aufwand nicht erfasst wird, bitte angeben, wie in diesen Einrichtungen eine Analyse des Finanzbedarfs erstellt wird.**
5. **Welcher Personalaufwand ist bislang für die Planung und Bauüberwachung der Abschnitte in Sachsen-Anhalt insgesamt angefallen (einschließlich VKE 1.2)? Mit welchem Aufwand rechnet die Landesregierung bis zur Verkehrsfreigabe?**

Antwort zu Fragen 5.4 und 5.5

Die Fragen 5.4 und 5.5 werden wegen des Sachzusammenhangs zusammen beantwortet.

Für die mit der Planung und dem Bau der A 14 befassten Behörden des Landes liegt keine Kosten-Leistungsrechnung vor, die die nachgefragten Angaben projektbezogen abbildet. Insoweit sind keine Aussagen bezüglich der A 14 möglich.

6. **Welche Planungskosten für externe Dienstleistungen sind bislang für die Abschnitte in Sachsen-Anhalt insgesamt angefallen (einschließlich VKE 1.2)?**

Antwort zu Frage 5.6

Bis zum 31. Dezember 2011 sind 17,4 Mio. € angefallen.

7. **Welche zusätzlichen Planungskosten sind durch die in 1.7. dargestellten Planungsänderungen entstanden?**

Antwort zu Frage 5.7

Die Frage bezieht sich offenbar auf die in Beantwortung der Frage 1.8 angeführten Änderungen der Planung. Die Kosten können nicht benannt werden, da umfangreiche Unterlagen detailliert zu prüfen wären. Das würde einen unverhältnismäßigen Verwaltungsaufwand erfordern.

8. **Wie teilten sich die Ausgaben des Landesstraßenbaubetriebs in den Jahren 2010 und 2011 auf die folgenden Aufgaben auf: Verwaltungskosten des Betriebs, Betrieb und Unterhalt von Straßen, Entwurfsbearbeitung und Bauaufsicht?**

Antwort zur Frage 5.8

Die Ausgaben für Verwaltungskosten des damaligen LBB, den Betrieb und die Unterhaltung der Straßen sowie für den Entwurf und die Bauaufsicht in den Jahren 2010 und 2011 stellen sich wie folgt dar:

	2010 [€]	2011 [€]
Verwaltungskosten LBB	78.773.547	74.689.802
Betrieb/Unterhaltung	84.619.461	90.800.792
davon		
<i>BAB</i>	15.666.480	20.593.400
<i>B- und L- Straße</i>	64.743.170	65.900.454
<i>K-Straße (gem. Vertrag)</i>	4.209.811	4.306.937
Entwurf / Bauaufsicht	23.816.132	18.528.391

Hierbei ist zu berücksichtigen, dass im dargestellten Zeitraum die Verwaltungskosten des vormaligen Landesbetriebs Bau auch die Ausgaben im Hochbaubereich enthalten.

9. **Wie teilten sich die in Kapitel 1412 Titelgruppe 62 angegebenen Ausgaben für die Entwurfsbearbeitung und Bauaufsicht der Bundesfernstraßen in den Jahren 2010 und 2011 auf die laufenden Straßenbauvorhaben auf? Bitte Aufträge an externe Gutachter über 100.000 Euro unter Angabe des Auftragsgegenstands separat aufführen.**

Antwort zur Frage 5.9

Die als Anlage 5/9 - 2010 Blatt 1 und 2 sowie 2011 Blatt 1 und 2 beigefügten Übersichten zu den Ausgaben bei Kapitel 14 12, Titelgruppe 62, in den Jahren 2010 i. H. v. 23.816.131,54 € und 2011 i. H. v. 18.528.390,77 € beziehen sich auf die Entwurfsaufstellung und die Bauaufsicht von Straßenbaumaßnahmen. Weiterhin werden bei dieser Buchungsstelle Kosten zu Querschnittsaufgaben getragen, die einer einzelnen Straßenbaumaßnahme nicht zu zuordnen und pauschal erfasst sind. Externe Gutachten über 100.000 € sind nicht beauftragt worden.

10. **Welche Aufteilung der Mittel in Kapitel 1412 Titelgruppe 62 auf die laufenden Vorhaben lagen der Haushaltsaufstellung für die Jahre 2012 und 2013 zugrunde? Wie ist die Verteilung aktuell vorgesehen?**

Antwort zur Frage 5.10

Bei der Aufstellung des Landeshaushaltsplans werden zur Ermittlung der Ansätze bei Kapitel 14 12, Titelgruppe 62, die für die Aufstellung des Bundesfernstraßenhaushalts angemeldeten investiven Ausgaben i. H. v. ca. 12 % zu Grunde gelegt.

Hierin sind die Bedarfe zu den einzelnen Maßnahmen wie auch zu den Querschnittsaufgaben enthalten. Darüber hinaus sind die Bedarfe der DEGES für die vom Land übertragenen Aufgaben zu berücksichtigen.

Die Verteilung der Mittel erfolgt entsprechend dem angestrebten Realisierungsverlauf der jeweiligen Maßnahme.

6. Ausbau der Bundesstraße 189

In der Diskussion um die Nordverlängerung der A 14 spielt die Alternative eines Ausbaus der Bundesstraßen B 189 und – in Brandenburg und Mecklenburg-Vorpommern – der B 5 eine wichtige Rolle. Im Landesentwicklungsplan

1999 war das Projekt als „Schaffung einer leistungsfähigen Nord-Süd-Verbindung [...] durch auszubauende vorhandene Bundesstraßen oder eine neu zu bauende Bundesfernstraße“ beschrieben. Auf der Stufe der Vorplanung wurde alternativ eine sogenannte Null-Plus-Variante entwickelt und geprüft. In der öffentlichen Diskussion wird geltend gemacht, dass Voraussetzung für den Ausbau der bestehenden Bundesstraßen sei, dass diese im Bundesverkehrswegeplan verankert werden müsste.

Sachsen-Anhalt hat weitreichende Erfahrungen mit dem Aus- und Neubau von Bundesstraßen. Aktuell ist der dreistreifige (2+1) Neubau der B 6n zwischen der A 14 bei Bernburg und der A 9 südlich von Dessau in Bau bzw. in Planung. Laut Investitionsrahmenplan 2011 bis 2015 fallen dabei für 28,8 km dreistreifiger Bundesstraße Kosten von 96 Mio. Euro an, also etwa 3,3 Mio. Euro pro Kilometer. Fertig gestellt ist der vierstreifige Ausbau der bestehenden B 81 von Langenweddingen bis südlich Egelin. Laut Landtags-Drucksache 6/156 und IRP 2011 bis 2015 fielen hier für 11,4 km in drei Bauabschnitten Kosten von 38,1 Mio. Euro an. Dies ergibt ca. 3,4 Mio. Euro pro Kilometer.

Vorbemerkung der Landesregierung:

Mit der Verabschiedung des Fünften Gesetzes zur Änderung des Fernstraßenausbaugesetzes (5. FStrAbÄndG) vom 04. Oktober 2004 hat der Deutsche Bundestag die Entscheidung für den Neubau einer 4-streifigen Bundesfernstraße zwischen den Oberzentren Magdeburg und Schwerin getroffen. Im Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen (Anlage nach § 1 Abs. 1 S. 2 zum 5. FStrAbÄndG) ist der Neubau der zweibahnig, 4-streifigen BAB 14, Magdeburg – Wittenberge – Schwerin, als fest disponiertes Vorhaben gesetzlich festgeschrieben.

Es wird darauf hingewiesen, dass die so genannte Null-Plus-Variante im Rechtssinne ein anderes Vorhaben als der Neubau der A 14 ist.

- 1. Ist es zutreffend, dass sich das Projekt Bundesstraße 27 Ortsumgehung Waake im Bau befindet sowie für das Projekt Bundesstraße 241 Bollensen-Volpriehausen ein rechtskräftiger Planfeststellungsbeschluss vorliegt, obwohl diese Projekte nicht im Bundesverkehrswegeplan verankert waren?**

Antwort zu Frage 6.1

Die Projekte betreffen nicht die Zuständigkeit der Landesregierung Sachsen-Anhalt.

- 2. Wann ist jeweils für die fertiggestellten vierstreifigen Bauabschnitte an der B 81 sowie den in Bau befindlichen dreistreifigen Bauabschnitten an der B 6n die Vorplanung abgeschlossen worden und wann ist jeweils mit dem Bau begonnen worden?**

Antwort zur Frage 6.2

B 81 OU Egelin-Nord:	Abschluss Vorplanung 01/1994 Baubeginn 04/2002
B 81 Egelin-Nord bis B246a:	Abschluss Vorplanung 03/2002 Baubeginn 11/2009 (Brücke) Baubeginn 06/2010 (Straße)

Knoten B 81/ B246a	Abschluss Vorplanung 03/1998 Baubeginn 07/2004
B6n, PA 14 OU Bernburg:	Abschluss Vorplanung 11/1997 Baubeginn 17.03.2009
B6n, PA 15 (Ausbau):	Abschluss Vorplanung 08/2003 Baubeginn 31.08.2010
B6n, PA 16 OU Köthen:	Abschluss Vorplanung 02/1999 Baubeginn 08.03.2011

3. Wie viele Einwendungen und wie viele Klagen hat es zu den erwähnten Bauabschnitten an der B 81 und der B 6n jeweils gegeben? Wie viele davon waren von anerkannten Naturschutzverbänden?

Antwort zur Frage 6.3

B 6n, PA 14 (OU Bernburg)

- Anzahl Einwendungen	84
davon Anzahl Einwendungen anerkannter NatSchVerbände	2
- Anzahl Klagen	1
davon Anzahl Klagen anerkannter NatSchVerbände	0

B6n, PA15 (Ausbauabschnitt)

- Anzahl Einwendungen	30
davon Anzahl Einwendungen anerkannter NatSchVerbände	0
- Anzahl Klagen	0

B6n, PA 16 (OU Köthen)

- Anzahl Einwendungen	32
davon Anzahl Einwendungen anerkannter NatSchVerbände	6
- Anzahl Klagen	0

B 81 OU EgelN/Nord einschl. ergänzenden PFV

- Anzahl Einwendungen	54
davon Anzahl Einwendungen anerkannter NatSchVerbände	3
- Anzahl Klagen	0

B 81 EgelN/Nord - B 246a

- Anzahl Einwendungen	41
davon Anzahl Einwendungen anerkannter NatSchVerbände	4
- Anzahl Klagen	0

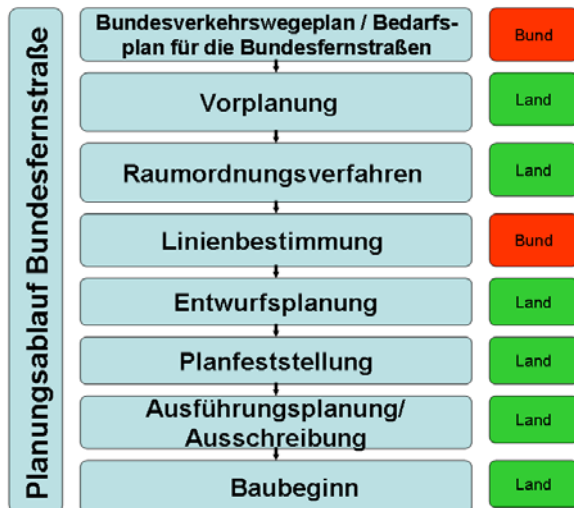
Knoten B 81 / B 246a

- Anzahl Einwendungen	18
davon Anzahl Einwendungen anerkannter NatSchVerbände	2
- Anzahl Klagen	0

4. Welche Verfahrensschritte sind nach geltender Rechtslage für den Neu- oder Ausbau einer Bundesstraße zu durchlaufen? Welche Mindestfristen sind dabei für einzelne Verfahrensschritte wie beispielsweise die Öffentlichkeitsbeteiligung vorgesehen und auf welchen Mindestplanungszeitraum addieren sich diese gesetzlichen Fristen?

Antwort zur Frage 6.4

Die einzelnen Planungsstufen bis zum Baubeginn stellen sich wie folgt dar:



Fristen ergeben sich aus den einschlägigen gesetzlichen Vorschriften. Hier ist insbesondere auf das Raumordnungsgesetz (§15 Abs. 4), das Fernstraßengesetz (§ 16 Abs. 2 sowie §§ 17 und 17a) sowie das Verwaltungsverfahrensgesetz (§ 1 Abs. 1 VwVfG LSA , §§ 72 - 75 VwVfG) hinzuweisen; siehe auch Anlage 6/4.

Für Ausbauvorhaben sind je nach Lage des Einzelfalls vereinfachte Verfahren möglich.

5. Wie breit ist der Korridor links und rechts der geplanten Nordverlängerung der A 14, den die Landesregierung im Zuge der aktuellen Planungen umweltfachlich und naturschutzfachlich hat untersuchen lassen? In welchen Abschnitten der B 189 nördlich von Wolmirstedt liegt diese außerhalb oder soweit im Randbereich des Korridors, so dass für den Ausbau eine erneute umweltfachliche Untersuchung notwendig wäre? In welchen Kalenderjahren wurden in welchem Neubauabschnitt der A 14 Bestandsaufnahmen der dort vorkommenden Tier- und Pflanzenarten durchgeführt? Welche Schutzgüter begründen diese Notwendigkeit genau?

Antwort zu Frage 6.5

In Abhängigkeit von der naturräumlichen Situation wurde im Rahmen der umweltfachlichen Untersuchungen ein Korridor zwischen 300 und 1.300 m beidseitig der geplanten Autobahntrasse erfasst. In ökologisch sensiblen Bereichen, z. B. Natura 2000-Gebiete, Biotopkomplexe, Gewässerniederungen, oder in Abschnitten mit besonderen funktionalen Raumbeziehungen sowie in Bereichen mit Änderungen im nachgeordneten Straßennetz wurde der Untersuchungsraum aufgeweitet.

Ab dem Beginn des Abschnittes VKE 1.5 nördlich der AS Lüderitz bis südlich der AS Vielbaum (VKE 3.1) verläuft die bestehende B 189 außerhalb des umweltfachlichen Untersuchungskorridors der geplanten A 14.

Die Angaben zu den im Rahmen der Planung der A 14 abschnittsweise durchgeführten Bestandsaufnahmen sind der als Anlage 6/5 beigefügten Tabelle zu entnehmen. Der stellenweise angegebene Vermerk "tlw." (teilweise) bezieht sich entweder auf bestimmte Bereiche des Planungsabschnittes oder auf einzelne erhobene Arten oder Biotoptypen.

Die Unterlagen für die Erhebungen des laufenden Kalenderjahres befinden sich noch in der Bearbeitung. Relevante Zwischenergebnisse sind jedoch bei der Planung berücksichtigt.

Ungeachtet dessen wurden alle aktuell bekannt gewordenen Hinweise und Anhaltspunkte zu vorkommenden Arten geprüft und soweit von Relevanz in die Planung integriert, z. B. Wolf (VKEen 1.3 und 2.2), Wachtelkönig und Rastvögel (VKE 3.2a).

Die Notwendigkeit der Bestandsaufnahmen begründet sich in der Betrachtung und Bewertung der Wirkungen des Vorhabens auf die Schutzgüter Arten- und Biotope (Flora, Fauna), Boden, Wasser, Klima und Landschaftsbild.

Erst nach Abschluss der Baurechtsverfahren sind abschließende Aussagen zu den erforderlichen gewordenen Untersuchungen möglich.

- 6. Welche topografischen oder anderen wesentlichen Unterschiede (z. B. Zahl der Brückenbauwerke) liegen im Planungsgebiet für die Nordverlängerung der A 14 vor, die für den Ausbau der Bundesstraße B 189 wesentlich höhere Kosten als bei den Beispielen der B 81 und der B 6n erwarten lassen?**

Antwort zu Frage 6.5

Die Streckencharakteristik sowie die städtebaulichen und ökologischen Randbedingungen der angezeigten Bundesstraßen sind nicht vergleichbar.

- 7. Sind die B 81 und die B 6n in den o. g. Abschnitten durch alle Verkehrsarten (also auch für langsam fahrenden Verkehr) zu nutzen? Wenn nein, wie werden die nicht zugelassenen Verkehrsarten geführt?**

Antwort zu Frage 6.7

Nein. Der langsam fahrende Verkehr wird hier über das nachgeordnete Straßen- und Wirtschaftswegenetz geführt.

- 8. In welchen Verfahrensschritten wurde die Null-Plus-Variante in welcher Detailtiefe untersucht? Welche Verkehrsmengen und welche Zielvorgabe für die angestrebte durchschnittliche Fahrgeschwindigkeit wurden für die Ermittlung des Ausbaubedarfs zugrunde gelegt? Welcher Ausbaubedarf wurde daraus genau ermittelt: bitte Angaben zur Zahl der Fahr- und Standstreifen, dem Querschnitt und der Herstellung der Kreuzungsfreiheit angeben. Welche Unterschiede - über die Zwangspunkte hinaus - gibt es zu der damit verglichenen Vorzugsvariante?**

Antwort zu Frage 6.8:

Die Null-Plus-Variante wurde für den Linienfindungsprozess auf der Ebene der Vorplanung/Raumordnung zum Vergleich mit der Vorzugslösung für den Neubau der A 14 untersucht. Zur Absicherung der Vergleichbarkeit wurden die Untersu-

chungen zu den einzelnen Wirkungsprofilen grundsätzlich nach den gleichen Verfahren und Maßstäben sowie auch von den gleichen Gutachtern durchgeführt, die bei der Erarbeitung der Vorzugslösung für die A 14 eingesetzt wurden.

Die auf Basis der gleichen Grundlagendaten wie bei der Verkehrsprognose für die A 14 durchgeführten Untersuchungen zur Quantifizierung der verkehrlichen Wirkungen einer Null-Plus-Variante lieferten seinerzeit für die Null-Plus-Variante für das Jahr 2015 Mittelwerte der Prognose-Verkehrsbelastungen in Höhe von 30.000 Kfz/Werktag (zwischen Magdeburg und Osterburg), 22.000 Kfz/Werktag (zwischen Osterburg und Wittenberge) bzw. 20.000 Kfz/Werktag (von Wittenberge bis zur A 24).

Als Null-Plus-Variante wird allgemein der Ausbau oder die Erweiterung bzw. die Ertüchtigung einer vorhandenen, jedoch unzureichenden Verkehrsinfrastrukturanlage verstanden. Der Umfang der notwendigen Ausbaumaßnahmen und somit die Rahmenbedingungen für die Alternativenbetrachtung ergeben sich dabei aus den Anforderungen, die an das gesetzlich festgeschriebene Vorhaben zu stellen waren und hier wie folgt lauteten:

- Die Bundesstraßen, hier u. a. die B 189, sollen vorrangig die beiden Oberzentren Magdeburg und Schwerin mit einer durchschnittlichen Reisegeschwindigkeit von 70 bis 100 km/h miteinander verbinden. Sie ist daher gemäß Richtlinien für die Anlage von Straßen, Teil: Leitfaden für die funktionale Gliederung des Straßennetzes, Ausgabe 1988 (RAS-N), Bild 2 und Bild 9 als großräumige Straßenverbindung der Kategorie A I (Fernstraße) einzustufen (ebenso nach Tabelle 4 und 5 der Richtlinien für integrierte Netzgestaltung, Ausgabe 2008 (RIN)).
- Darüber hinaus sollen die Bundesstraßen dazu beitragen, die im Untersuchungsraum vorhandenen Verbindungs- und Erreichbarkeitsdefizite zu beheben. Dies kann nur mit einer Schnellstraße erreicht werden, deren mögliche Fahrgeschwindigkeiten relativ hoch sind und nicht durch starke Querschnittsauslastungen reduziert werden. Es ist deshalb ein Querschnitt zu wählen, der die zu erwartenden Verkehrsmengen bewältigen kann, ohne dass die Fahrgeschwindigkeiten deutlich absinken.

Entsprechend den vorstehenden Anforderungen wurden für die Null-Plus-Variante, gleichermaßen wie für den gesetzlich vorgegebenen Neubau der A 14, folgende funktionale und bauliche Entwurfs- und Betriebsmerkmale festgelegt:

- Kraftfahrtstraße (Nutzung ausschließlich für Kraftfahrzeuge),
- zweibahniger vierstreifiger Querschnitt,
- planfreie Knotenpunkte.

Der wesentliche (einzige) Unterschied in den planerischen Randbedingungen der Null-Plus-Variante gegenüber dem verfolgten Neubau der A 14 bestand in der soweit unter Berücksichtigung der zulässigen Trassierungsparameter und örtlichen Gegebenheiten möglichen Inanspruchnahme des vorhandenen Straßenkörpers bzw. des bestehenden Straßenbauwerkes der Bundesstraßen.

- 9. In welchen Abschnitten nutzt die Null-Plus-Variante die bestehenden Straßenbauwerke der B 189, in welchen Abschnitten wird dagegen ein neues benachbartes Bauwerk geplant? Womit ist es begründet, wenn das bestehende Straßenbauwerk nicht genutzt wird?**

Antwort zu Frage 6.9

Auf die Anlage 6/9 wird verwiesen. In Bereichen der Nutzung der B 189 sind darüber hinaus immer Lösungen für den langsam fahrenden Verkehr zu schaffen.

- 10. Welche Untersuchungen hat die Landesregierung zu einem möglichen Ausbau der B 189 vorgenommen? Bitte dabei die Zeit vor der Aufnahme der A 14-Nordverlängerung in den BVWP 2003 einbeziehen und unter Angabe des Jahres der Untersuchung und ihrer Detailtiefe beantworten.**

Antwort zu Frage 6.10

In Erfüllung der Auflage des Deutschen Bundestages im Rahmen der Verabschiedung des 1. Gesamtdeutschen Bedarfsplanes für die Bundesfernstraßen (1992) wurde eine sog. Verkehrsuntersuchung Nordost (VUNO) 1995 durchgeführt.

In erster Linie diente die VUNO der Evaluierung möglicher Lösungen zur Verbesserung der Verhältnisse im strukturschwachen, ehemaligen Grenzraum. Die Untersuchung erstreckte sich auf den Bereich, der von den Autobahnzügen A 7, A 2, A 10 und A 24 begrenzt wird. Die Prüfung der Möglichkeit des Ausbaus von Bundesstraßen war Gegenstand der Untersuchung.

Die Fortschreibung im Rahmen der VUNO 2002 diente der Aktualisierung, nachdem sich die 1995 getroffenen Annahmen zur demografischen Entwicklung weiter konsolidiert haben.

Darüber hinaus wurde die Null-Plus-Variante, wie in Beantwortung zur Frage 6.8 dargestellt, im Rahmen der Vorplanung der A 14 untersucht und bereits im Raumordnungsverfahren zur landesplanerischen Benehmensherstellung ausgeschieden. Bei der Variantenprüfung können bereits in einem dem Planfeststellungsverfahren vorausgehenden Verfahrensschritt (z. B. Raumordnungsverfahren) diejenigen Varianten ausgeschieden werden, die auf Grund einer Grobanalyse für eine weitere Überprüfung nicht mehr ernstlich in Betracht kommen.

- 11. Welche Gründe gaben den Ausschlag für die Meldung der Landesregierung an die Bundesregierung zum Bundesverkehrswegeplan 2003, die Nord-Süd-Verbindung nicht als Ausbau der Bundesstraße vorzusehen? Welche künftige Verkehrsbelegung der Nordverlängerung der A 14 lag der damaligen Aufnahme in den Bundesverkehrswegeplan zugrunde? Bitte Abwägungsgründe tabellarisch aufführen und die Verkehrsbelegung in durchschnittlicher täglicher Verkehrsstärke (DTV) werktags angeben.**

Antwort zu Frage 6.11

Die Meldung des Landes Sachsen-Anhalt erfolgte auf der Grundlage der im Auftrag des Bundes erstellten VUNO.

Für den BVWP 2003 wurde eine Verkehrsbelastung zwischen der A 2 und der A 24 in Höhe von 21.000 bis 33.000 Fahrzeugen am Tag prognostiziert. Die bundesweite Straßenverkehrsprognose für das Jahr 2025 geht von Verkehrsbelastungen zwischen 21.000 und 37.000 Fahrzeugen am Tag aus.

Im Übrigen war es eine abschließende Entscheidung des Deutschen Bundestages mit dem 5. Fernstraßenausbauänderungsgesetz, ob und in welcher Art (Autobahn oder Bundesstraße, Fahrstreifenanzahl) eine Straßenbauinvestition ausgeführt werden soll. Der Bundestag hat sich im Jahr 2004 für den Bau einer Autobahn A 14 entschieden.

7. Wirtschaftliche Effekte

Ein wesentlicher Aspekt, der für die Nordverlängerung der A 14 regelmäßig angeführt wird, sind ökonomische Vorteile für die durchschnittliche Region. Es sind allerdings nur wenige Studien oder Gutachten bekannt, die konkrete Aussagen dazu treffen.

Das Gutachten „Wachstumsperspektiven und wirtschaftspolitische Handlungsoptionen für Sachsen-Anhalt“ des ifo-Instituts behandelt den Straßenbau unter dem Punkt „Sonstige Wachstumsfaktoren“ und attestiert dem Norden Sachsens schlechte Erreichbarkeitswerte. Es konstatiert mit Blick auf den Straßenbau aber auch: „[...] weitere Verbesserungen in diesem Bereich (sollten) auch nicht überbewertet werden. Hinzu kommt, dass gerade durch die demographisch bedingt dünne Besiedlung weiter Teile Sachsens es auch nicht gerechtfertigt erscheint, uneingeschränkt den weiteren Ausbau der Verkehrsinfrastruktur zu forcieren“ (Seite 29).

Vorbemerkung der Landesregierung:

Es wird auf die Antwort der Bundesregierung zu Frage 19 der Kleinen Anfrage der Fraktion Bündnis 90/Die Grünen zur Finanzierung der Nordverlängerung der Autobahn 14 (Magdeburg-Schwerin), Drucksache 17/9275 verwiesen.

- 1. Welche Studien belegen aus Sicht der Landesregierung einen kausalen Zusammenhang zwischen Autobahnprojekten und positiven regionalökonomischen Effekten? Bitte in der Antwort ggf. zwischen strukturschwachen und strukturstarken Räumen sowie zwischen kurzfristigen Effekten während der Bauphase und langfristigen Effekten unterscheiden.**

Antwort zu Frage 7.1

Zu den verschiedenen deutschen Autobahnprojekten liegt eine Vielzahl von Studien vor, die regionalökonomische Wirkungen in unterschiedlichem Ausmaß je nach zu Grunde gelegten ökonomischen und methodischen Bewertungsansätzen belegen. Bei der Beantwortung der folgenden Fragen wird nicht auf die Herstellungsphase einer Autobahn abgestellt, in der teilweise befristete positive regionalökonomische Wirkungen anerkannt sind, - es wird vielmehr auf die Phase nach der Fertigstellung einer Autobahn abgestellt.

Unbestritten ist, dass aus volkswirtschaftlicher Sicht eine unzureichende Verkehrsinfrastruktur zu einem wachstumslimitierenden Faktor werden kann. Andererseits ist eine gut ausgebaute Verkehrsinfrastruktur allein noch keine hinreichende Voraussetzung für eine dynamische wirtschaftliche Entwicklung einer Region - effiziente Verkehrsinfrastrukturen einschließlich Autobahnen sind ein wichtiger Standortfaktor unter mehreren.

Positive regionalwirtschaftliche Effekte von Autobahnen in Mitteldeutschland belegen insbesondere zwei Studien:

„Regionale Effekte von Infrastrukturinvestitionen in den neuen Bundesländern - Das Beispiel der Bundesautobahn A 72 zwischen Chemnitz und Leipzig“, Ragnitz, 2002, IWH-Sonderheft 2 / 2002 und

„Regionalökonomische Wirkungen neuer Autobahninfrastruktur: dargestellt als Fallstudie am Beispiel der Autobahn A 38 und dem Landkreis Mansfeld-Südharz“, Grund, 2011, Martin-Luther-Universität Halle-Wittenberg.

Beide Studien kommen zu positiven regionalökonomischen Effekten, die sich auf das Produzierende Gewerbe, auf den Tourismus, den Dienstleistungsbereich und nicht zuletzt auf den Arbeitsmarkt beziehen. Derartige Effekte sind vor allem im Zusammenhang mit Transportkosten, mit der Ausweitung unternehmerischer Marktgebiete, mit verbesserten Standortbedingungen für die Logistikwirtschaft, mit der Vereinfachung von Unternehmenskooperationen / Netzwerken, mit einer Verstärkung des Tourismusverkehrs sowie mit einer verbesserten Mobilität der Arbeitskräfte zu sehen. Allerdings können nicht alle positiven Effekte im Einzelnen quantifiziert werden - da diese aber logisch hergeleitet wurden, ist deren Eintreten methodisch hinreichend plausibel belegt.

Im Auftrag des Bundesministeriums der Finanzen wurde 2010 eine Studie "Verkehrsinfrastrukturinvestitionen - Wachstumsaspekte im Rahmen einer gestaltenden Finanzpolitik" vom Rheinisch-Westfälischen Institut für Wirtschaftsforschung durchgeführt. In der Studie wird die Effektivität von Verkehrsinfrastrukturinvestitionen speziell für Deutschland untersucht. Die Studie trifft Aussagen zu kurz- und langfristigen sowie zu strukturellen Effekten.

Grundsätzlich hat die Studie erwiesen, dass Verkehrsinfrastrukturinvestitionen in der Vergangenheit das Bruttoinlandsprodukt signifikant erhöht haben. Sie sind nach diesen Ergebnissen sowohl konjunktur- als auch wachstumspolitisch ein effektives Instrument der Wirtschafts- und Finanzpolitik.

Die Beschäftigungswirkung liegt bei langfristig 5.000 neuen Arbeitsplätzen je dauerhaft investierter 1 Mrd. Euro jährlich. Dieser Effekt konnte nur für Straßenvorhaben signifikant nachgewiesen werden.

2. Auf welcher wissenschaftlichen Basis wurden diese regionalökonomischen Effekte ggf. gemessen und wie wurden Störvariablen ausgeschaltet?

Antwort zu Frage 7.2

Ragnitz (siehe Antwort zu Frage 7.1.) hat „mit Hilfe ökonomischer Schätzungen ... Funktionen zur Abbildung der Investitionen, Beschäftigung und des Umsatzes des Bergbaues und des Verarbeitenden Gewerbes in Abhängigkeit von Fahrzeiten zu den nächsten drei Kernen von Agglomerationen (zu wichtigen Beschaffungs- und Absatzmärkten) und weiteren ökonomischen erklärenden Variablen auf der Ebene der Kreise ermittelt, die eine solche Schätzgüte aufweisen, dass sich Niveauveränderungen infolge des Ausbaues der A 72 berechnen lassen.“

Grund (siehe Antwort zu Frage 7.1.) nutzt einen Methodenmix aus der empirischen Sozialforschung, um die Schwächen einzelner Methoden abzumildern und um eine höhere Validität der Forschungsergebnisse zu erreichen.

3. In welchen Zeiträumen stellen sich nach diesen Studien die positiven regionalökonomischen Effekte ein?

Antwort zu Frage 7.3

Die Untersuchung von Grund ist relativ kurz nach Fertigstellung der Autobahn A 38 erfolgt. Bereits zu diesem Zeitpunkt konnten positive regionalökonomische Effekte festgestellt werden. Es ist davon auszugehen, dass sich die bereits kurzfristig festgestellten Effekte mittelfristig weiter verstärken werden. Ansonsten werden regionalökonomische Effekte nicht in unterschiedlichen Zeiträumen untersucht.

4. **Wie erklärt die Landesregierung, dass eine Reihe von ostdeutschen Vergleichsregionen – trotz einer bereits seit der Wiedervereinigung vorhandenen Autobahn – als strukturschwach eingestuft werden müssen (z. B. entlang der A 24 – Nordwestbrandenburg/Südostmecklenburg; oder A 19 – Mecklenburg; A 11 – Uckermark; A 13 – Südbrandenburg, usw.)?**

Antwort zu Frage 7.4

Erklärungen zur Entwicklung von Regionen in benachbarten Bundesländern sind nicht Aufgabe der Landesregierung von Sachsen-Anhalt.

5. **Gemäß der Annahme, dass ein Autobahnbau in einer strukturschwachen Region zu messfähigen regionalökonomischen Effekten führen sollte, wären diese Effekte auch durch eine 3- oder 4-spurig ausgebaute Bundesstraße erreichbar? Wenn nein, welche Gründe sprechen dagegen?**

Antwort zu Frage 7.5

Der Bedarf an einer leistungsfähigen Bundesfernstraßenverbindung ist letztendlich mit dem Bundesverkehrswegeplan festgestellt mit dem Ergebnis, dass der Bau einer Autobahn unter Abwägung konkurrierender Belange die optimale Lösung darstellt, um den Gemeinwohlinteressen, gleichwertige Lebensverhältnisse in allen Regionen anzustreben.

6. **Wie viele Autobahnkilometer und wie viele Autobahnabfahrten weisen die Landkreise in Sachsen-Anhalt jeweils auf?**

Antwort zu Frage 7.6

Die Verteilung der BAB-km und Knotenpunkte auf die Landkreise und kreisfreien Städte ist der als Anlage 7/6 beigefügten Tabelle zu entnehmen.

7. **Wie hoch war die Arbeitslosigkeit in den verschiedenen Landkreisen Sachsen-Anhalts jeweils durchschnittlich in den Jahren 2005 bis 2011? Welche signifikanten Veränderungen hat die Landesregierung nach Fertigstellung von Autobahnabschnitten in den Landkreisen festgestellt, die über den allgemeinen Rückgang der Arbeitslosigkeit hinausgegangen sind?**

Antwort zu Frage 7.7

Die Fragestellung suggeriert eine monokausale Abhängigkeit der Entwicklung der Arbeitslosigkeit von der Existenz von Autobahnen in der jeweiligen Region. Dem entgegen wird die Entwicklung der Arbeitslosigkeit auch von einer Vielzahl anderer Faktoren beeinflusst - neben der wirtschaftlichen Prosperität sind dies insbesondere die Demografie und das Pendlerverhalten. Das Land Nordrhein-Westfalen ist eines der Bundesländer mit der höchsten Autobahndichte in Deutschland. Trotzdem weisen einige Städte und Landkreise eine im bundesweiten Vergleich sehr hohe Arbeitslosenquote auf (z. B. Duisburg 12,8 %, Herne 13,2 %, Essen 12,4 % im Juni 2012).

Die Landesregierung misst der Nordverlängerung der Autobahn A 14 eine große Bedeutung bei, um die Attraktivität der Region sowohl für die Wirtschaft als auch für die Bevölkerung zu erhöhen, und auch auf diesem Weg einen Beitrag zur Reduzierung der Arbeitslosigkeit zu leisten.

Zur Beantwortung der 1. Frage wird auf die in als Anlage 7/7 beigefügte Zusammenstellung verwiesen.

8. Umweltaspekte

Die Nordverlängerung der A 14 ist im Bundesverkehrswegeplan 2003 (BVWP) als Projekt mit „besonderem naturschutzfachlichem Planungsauftrag“ aufgeführt. Damit wird darauf hingewiesen, dass die naturschutzfachlichen Bedenken des Bundesamtes für Naturschutz im Vorfeld der Aufnahme des Projektes in den BVWP nicht ausgeräumt werden konnten.

Der „besondere naturschutzfachliche Planungsauftrag“ sieht für die entsprechend gekennzeichneten Projekte eine besondere Bearbeitung vor, die in der Begründung für das Fernstraßenausbaugesetz enthalten ist (Bundestagsdrucksache 15/1657). Dort wird ausgeführt, dass unter anderem untersucht werden muss, „inwieweit bei den insofern noch nicht entscheidungsreifen Projekten die bisherigen Planungen oder aber Alternativplanungen, vor allem der Ausbau des vorhandenen Straßennetzes, verwirklicht werden können.“ Über das Ergebnis habe das Bundesministerium für Verkehr „dem Deutschen Bundestag so rechtzeitig zu berichten, dass dieser das Ergebnis bei der Einstellung der Projekte in den Straßenbauplan als Anlage zum Bundeshaushalt berücksichtigen kann“.

1. Auf welche konkreten Sachverhalte bezogen sich die Bedenken des Bundesamtes für Naturschutz bei der Nordverlängerung der A 14, die zu dem besonderen naturschutzfachlichen Planungsauftrag führten?

Antwort zu Frage 8.1

Unbeschadet der Zuständigkeit des Bundes ist die Einstufung des Projektes Nordverlängerung der A 14 (ST 5142) als Projekt mit "besonderem naturschutzfachlichen Planungsauftrag" zurückzuführen auf die Ergebnisse der ökologischen Früherkennung (FES), die Umweltrisikoeinschätzung (URE) und die FFH-Verträglichkeitseinschätzung, die als Auswertungen dem Bundesverkehrswegeplan (BVWP 2003) zugrunde lagen. Im Rahmen der ökologischen Früherkennung wurde für das Projekt die höchste Konfliktdichte ermittelt (FES 1,0) und eine Umweltrisikoeinschätzung durchgeführt. Diese hatte ergeben, dass der Untersuchungsraum mit einem Flächenanteil von 41 % mit sehr hohem und 24 % mit einem hohen Umweltrisiko einzustufen ist. In der FFH-Verträglichkeitseinschätzung wurde zur Nordverlängerung der A 14 festgestellt, dass die Zahl von 5 FFH-Gebieten, 2 Vogelschutzgebieten und 1 Important Bird Areas (IBA) unvermeidbar erheblich beeinträchtigt werden. Bei 14 FFH-Gebieten, 1 Vogelschutzgebiet und 2 IBA-Gebieten war die erhebliche Beeinträchtigung nicht auszuschließen.

Nach den Verknüpfungsregeln im Rahmen der URE und des BVWP, war das Projekt folglich mit dem "besonderen naturschutzfachlichen Planungsauftrag" zu versehen.

2. Welche Veränderungen in der Flächennutzung ergeben sich aus dem aktuellen Planungsstand zur A 14? Bitte Angaben in Hektar für jeden Planungsabschnitt differenzieren nach Flächenbedarf für den Bau der A 14 und Ausgleichsflächen sowie nach Flächenherkunft aus Landwirtschaft, Wald, Schutzgebieten und Siedlungsflächen.

Antwort zu Frage 8.2

Die sich aus der geplanten A 14 ergebenden Veränderungen in der Flächennutzung sind je Abschnitt in der Anlage 8/2 dargestellt.

- 3. Welche Natura 2000-Gebiete könnten durch den Bau der A 14 erheblich beeinträchtigt werden? Für welche Natura 2000-Gebiete konnten erhebliche Beeinträchtigungen nicht ausgeschlossen werden bzw. können voraussichtlich nicht ausgeschlossen werden? In welchen Fällen wurde die EU-Kommission bereits um eine Stellungnahme gebeten bzw. für wann ist die Beteiligung zukünftig vorgesehen? Sind durch den Bau der A 14 faktische Vogelschutzgebiete betroffen? Wenn ja, welche? Bitte die Antworten nach Planungsabschnitten differenzieren.**

Antwort zu Frage 8.3

Von den in Sachsen-Anhalt insgesamt 10 durch die geplante A 14 berührten Natura 2000-Gebiete werden in drei Gebieten die Schutz- und Erhaltungsziele baue-, anlage- oder betriebsbedingt erheblich beeinträchtigt (Ausnahmevoraussetzungen sind jedoch gegeben):

- FFH-Gebiet „Colbitz-Letzlinger Heide (VKE 1.3),
- FFH-Gebiet „Elbaue Beuster-Wahrenberg“ (VKE 3.2a),
- SPA „Aland-Elbe-Niederung“ (VKE 3.2a).

In diesen drei Natura 2000-Gebieten werden keine prioritären Arten und Lebensraumtypen erheblich betroffen. Gemäß FFH-Richtlinie Artikel 6, Absatz 4, Satz 2 wird die Kommission über die ergriffenen Maßnahmen nach Erteilung der Projektgenehmigung unterrichtet.

Für alle übrigen in Sachsen-Anhalt zur Genehmigungsplanung geprüften Natura 2000-Gebiete bestätigen die Ergebnisse eine Verträglichkeit des Lückenschlussprojektes A 14 mit den jeweiligen Schutz- und Erhaltungszielen.

Es werden durch Bau und Betrieb der A 14 keine faktischen Vogelschutzgebiete betroffen.

- 4. Wie viele Ausgleichsflächen wurden im Rahmen der A 14-Planung zur Verfügung gestellt? Bitte die absolute Anzahl der Ausgleichsflächen sowie die kumulierte Fläche in Hektar angeben. Bitte differenzieren nach Ausgleichs- und Ersatzflächen, Flächen im Rahmen der Eingriffsregelung, artenschutzrechtlichen Ausgleichsmaßnahmen und Flächen mit Doppelnutzung für beide Zwecke.**

Antwort zu Frage 8.4

Im Rahmen der Planung zur A 14 wurden seitens Dritter (Gemeinden, öffentliche Einrichtungen, Private) potenzielle Kompensationsflächen angeboten. Diese wurden hinsichtlich ihrer naturschutzfachlichen Eignung und Verwendbarkeit geprüft und bei Eignung als Maßnahmenfläche übernommen.

Der Gesamtbedarf an Kompensationsmaßnahmenflächen für die A 14 in Sachsen-Anhalt ist Spalte 3 der Anlage 8/2 zu entnehmen. Für eine Differenzierung der Kompensationsmaßnahmenflächen wäre eine umfangreiche Prüfung von Unterlagen erforderlich, was einen unverhältnismäßig hohen Verwaltungsaufwand erfordern würde.

- 5. In welcher räumlichen Entfernung zu dem Bauprojekt befinden sich diese Ausgleichsflächen jeweils? Welche Kriterien wurden für die Auswahl der Ausgleichsflächen zugrunde gelegt und von wem wurden diese Kriterien überprüft?**

Antwort zu Frage 8.5

Die Kohärenzsicherungsmaßnahmen befinden sich im engen funktionalen Zusammenhang zu den beeinträchtigten Funktionen, entweder im gleichen Natura 2000-Gebiet oder direkt daran angrenzend, so dass sie mit ins Schutzgebiet integriert wurden.

Die artenschutzrechtlich erforderlichen Maßnahmen liegen im engen räumlichen Zusammenhang zum Eingriffsort, jedoch in dem von der Trasse nicht beeinträchtigten Bereich.

Die Kompensationsmaßnahmen im Rahmen der Eingriffsregelung, insbesondere für das Landschaftsbild, liegen im engen räumlichen Zusammenhang zum Eingriffsort bzw. der beeinträchtigten Landschaftsbildfunktion. Die darüber hinaus erforderlichen Ausgleichsmaßnahmen für das Boden-, Wasser-, Klima und Biotoppotential wurden zur Vermeidung eines weiteren Flächenentzuges für die Landwirtschaft sowie zur Steigerung der Wirksamkeit in Maßnahmekomplexen soweit möglich zusammengefasst bzw. es werden Maßnahmen- und Flächenpools genutzt. Ebenso wurden auch die nach Landeswaldgesetz erforderlichen Ersatzaufforstungen, wenn möglich, multifunktional zur Kompensation im Rahmen der Eingriffsregelung genutzt. Sie liegen bis auf wenige Ausnahmen in dem vom Vorhaben betroffenen Naturraum gemäß Runderlass des MLU vom 06. September 2010. Dementsprechend liegen diese teilweise auch in größerer Entfernung zum Eingriffsort.

Wesentliche Kriterien für die Auswahl der Kompensationsmaßnahmenflächen sind:

- rechtliche Anforderungen der Rechtskreise Natura 2000, Artenschutz, Eingriffsregelung und Landeswaldgesetz,
- konkrete räumlich funktionale Anforderungen,
- Ziele und Leitbilder der Landschaftsplanung,
- Belange der Landwirtschaft/Agrarstruktur und Forstwirtschaft,
- Flächenverfügbarkeit.

Die nach diesen Kriterien geplante Verortung erforderlicher Kompensationsmaßnahmenflächen erfolgte in Abstimmung u. a. mit der oberen und unteren Naturschutzbehörde, dem Landesamt für Umweltschutz Sachsen-Anhalt, der oberen und unteren Forstbehörde, den Bund- und Landesforstbetrieben, dem Amt für Landwirtschaft, Flurneuordnung und Forsten und wird im Rahmen der Planfeststellung durch die beteiligten Behörden abschließend überprüft.

- 6. Wann wurde in welchen Gutachten das Vorkommen welcher streng geschützten Arten, europäischer Vogelarten und Lebensraumtypen nach Anhang I der FFH-Richtlinie und gesetzlich geschützter Biotope im Planungskorridor festgestellt? Welche Arten oder Biotope wurden erst später festgestellt, aus welchem Anlass und wie erklärt sich die Landesregierung dies? Sind durch die Maßnahmen auch Rote-Liste-Arten und/oder Arten nach Anhang IV der FFH-Richtlinie betroffen?**

Antwort zu Frage 8.6

Die Vorkommen streng geschützter Arten, europäischer Vogelarten und Lebensraumtypen (LRT) nach Anhang I der FFH-RL und gesetzlich geschützter Biotope wurden neben den Kartierungen zur Umweltverträglichkeitsstudie (2003) im Zuge der Aufstellung der Entwurfs- und Genehmigungsplanung, wie in der Tabelle der Antwort zu Frage 6.5 angegeben, erfasst und mit aktuellen Erfassungen im Land Sachsen-Anhalt ergänzt, z. B. Wolf (VKEen 1.3 und 2.2), Wachtelkönig und Rastvögel (VKE 3.2a). Aufgrund der im Land Sachsen-Anhalt 2009/2010 veränderten Kartieranleitungen der LRT für Wald und Offenland erfolgten in den zu querenden FFH-Gebieten eine Überprüfung bzw. Relevanzabschätzung und im Ergebnis dessen im Zuge der VKEen 3.1/3.2a und VKE 1.1 eine LRT-Ergänzungskartierung. Darüber hinaus erfolgte im Jahr 2012 eine Überfliegung der einzelner Planungsräume zur Überprüfung des aktuellen Vegetationsbestandes. Im Ergebnis konnten die Grundaussagen zur Betroffenheit der LRT und somit Arten bestätigt werden. Lediglich in der VKE 3.2a mussten sowohl aufgrund der Bestandszunahme des Wachtelkönigs als auch der geänderten Einstufung des Vegetationsbestandes auf dem Elbdeich in Sachsen-Anhalt die Ergebnisse der FFH-Verträglichkeitsprüfungen für das SPA „Aland-Elbe-Niederung“ und das FFH-Gebiet „Elbaue Beuster-Wahrenberg“ überprüft und angepasst werden.

Dass der Artenbestand sich über die mehrere Jahre umfassenden Planungsphasen verändert, ist natürlich und nicht auszuschließen. Insbesondere Tiere sind mobil und werden durch vielfältige ökologische Einflüsse in ihrem Lebensraum beeinflusst. Insbesondere die Landwirtschaft und Landnutzung hat erheblichen Einfluss auf die Lebensbedingungen zahlreicher im Wirkraum des Vorhabens vorkommender Arten. Insoweit ist es ganz natürlich, dass sich diese Dynamik des Artenbestandes auch in den Bestandsdaten zur A 14 abbildet.

Die Betroffenheiten der europarechtlich geschützten Anhang IV-Arten werden in den artenschutzrechtlichen Fachbeiträgen der jeweiligen Planungsabschnitte ausführlich untersucht und dargestellt. Für alle vom Vorhaben betroffenen Arten des Anhangs IV der FFH-RL und Vogelarten der EU-Vogelschutzrichtlinie (VSchRL) lassen sich die Zugriffsverbote nach § 44 (1) BNatschG generell oder unter Berücksichtigung artspezifischer Schutz- und Vermeidungsmaßnahmen ausschließen. Nur in der VKE 1.3 wurde für die Fledermausart Braunes Langohr das Eintreten eines artenschutzrechtlichen Verbotstatbestandes prognostiziert, dieser kann jedoch durch geeignete und geplante FCS-Maßnahmen (favourable conservation status – Maßnahme zur Sicherung eines günstigen Erhaltungszustandes von Populationen) vermieden werden. Die Ausnahmeveroraussetzungen sind gegeben.

Darüber hinaus wird die Beeinträchtigung von Rote Liste-Arten im Rahmen der Eingriffsregelung im Landschaftspflegerischen Begleitplan für den jeweiligen Planungsabschnitt betrachtet. Eine erhebliche Beeinträchtigung wurde angenommen, wenn die betroffenen Flächen zusammen mit angrenzenden Landschaftsteilen und -bestandteilen einen Lebensraum bilden oder von besonderer Bedeutung für Rote Liste-Arten sind.

Eine gesonderte und umfangreiche Auflistung dieser betroffenen Lebensräume ist mit einem nicht vertretbaren Verwaltungsaufwand verbunden. Die entsprechenden Angaben sind dem Landschaftspflegerischen Begleitplan mit Artenschutzbeitrag als Bestandteile der Planfeststellungsunterlagen für den jeweiligen Abschnitt der A 14 zu entnehmen. Die Unterlagen stehen auf der Homepage des Landesverwaltungsamtes (sh. Antwort zu Frage 9) zur Verfügung.

- 7. Sind Lebensraumtypen und Arten nach Anhang I und II FFH-Richtlinie betroffen? Wenn ja, bitte einzeln auflisten und Schutzgebiet angeben sowie zugehörige Ausgleichsmaßnahme.**

Antwort zu Frage 8.7

Erhebliche Beeinträchtigungen von Lebensraumtypen (LRT) und Arten nach Anhang I und II FFH-Richtlinie, die als Schutzziele der Natura 2000-Gebiete definiert sind, werden für drei Schutzgebiete wie folgt prognostiziert:

VKE 1.3: FFH-Gebiet „Colbitz-Letzlinger Heide“

LRT 9170 „Labkraut-Eichen-Hainbuchenwald“ infolge betriebsbedingter Stickstoffeinträge auf ca. 1,63 ha

Kohärenzsicherungsmaßnahmen:

KS 1 - Nachmeldung neuer Schutzflächen und Waldumbau nordwestlich Colbitz (4,90 ha) und

KS 2 - Entfernung stickstoffliebender, nicht lebensraumtypischer Arten im betriebsbedingt beeinträchtigten Bereich des LRT 9170 zzgl. Entfernung aller fruchtenden Bäume im weiteren Umkreis bis 200 m Abstand

VKE 3.2a: FFH-Gebiet „Elbaue Beuster-Wahrenberg“

LRT 6510 „Magere Flachland-Mähwiesen“ auf dem Elbdeich; infolge Überbauung Verlust von 4.200 m²

Kohärenzsicherungsmaßnahme:

KS 1 - Extensivierung von Auengrünland bei Beuster zur Entwicklung Magerer Flachland-Mähwiesen (1,80 ha)

VKE 3.2a: SPA „Aland-Elbe-Niederung“

Vogelarten Wachtelkönig (24 ha hochwertiger und 15 ha potenziell besiedelter Lebensraum), Bekassine (1 Brutrevier) und Neuntöter (2 Brutreviere)

Kohärenzsicherungsmaßnahmen:

KS 1 - Anlage von Dornstrauchbereichen im Zuge der Anlage eines Waldrandes (0,68 ha),

KS 2 - Extensivierung von Auengrünland einschließlich Maßnahmen zur Struktur- anreicherung (18,70 ha) und

KS 3 - Extensivierung von Auengrünland bei Beuster zur Entwicklung von Wachtelkönighabitaten (35,40 ha)

- 8. Welche Vogelarten der Roten Liste sind von der Querung der Nordverlängerung der A 14 betroffen? Bitte differenzieren zwischen der Roten Liste für Sachsen-Anhalt sowie der Roten Liste für Deutschland.**

Antwort zu Frage 8.8

Die Angaben zu den im Untersuchungskorridor der A 14 nachgewiesenen Vogelarten der Roten Liste für Deutschland (D) und der für Sachsen-Anhalt (ST) sind (bzw. werden für die VKE 2.2) sehr umfangreich im Landschaftspflegerischen Begleitplan mit Artenschutzbeitrag als Bestandteile der Planfeststellungsunterlagen für den jeweiligen Abschnitt der A 14 dokumentiert und hinsichtlich des Eintretens

artenschutzrechtlicher Verbotstatbestände untersucht. Insofern wird auf die Homepage des Landesverwaltungsamtes (sh. Antwort zu Frage 9) verwiesen. Eine prognostizierte erhebliche Beeinträchtigung (gemäß Eingriffsregelung) von Vogelarten der Roten Liste D und ST sowie das Eintreten artenschutzrechtlicher Verbotstatbestände werden durch entsprechend geplante Schutz- und Vermeidungsmaßnahmen sowie vorgezogene Ausgleichsmaßnahmen (continuous ecological functionality-Maßnahmen) vermieden.

9. Wie hoch ist die Anzahl der geplanten Wildbrücken bzw. Wildtunnel entlang der Nordverlängerung A 14? Bitte die genaue Anzahl angeben. Wie verteilen sich diese auf die einzelnen Planungsabschnitte?

10. Wie hoch ist die Anzahl der Fledermausbrücken entlang der geplanten A 14? Wie verteilen sich diese auf die einzelnen Planungsabschnitte?

Antwort zu Frage 8.9 und 8.10

Die Fragen 8.9 und 8.10 werden wegen des Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Die Anzahl und Verteilung der geplanten exponierten Querungsbauwerke für Wild und Fledermäuse stellt sich wie folgt dar:

VKE	Wildquerungen			Fledermausquerungen		
	Grünbrücke	Unterführung	Anzahl	Brücke	Unterführung	Anzahl
1	2	3	4	5	6	7
1.1	-	1	1	-	-	0
1.2	-	1	1	1	1	2
1.3	1	-	1	1	1	2
1.4	1	1	2	1	2	3
1.5	-	-	0	-	1	1
2.1	1	-	1	2	1	3
2.2	1	1	2	3	-	3
3.1	-	-	0	-	-	0
3.2a	-	-	0	-	-	0
gesamt	4	4	8	8	6	14

11. Welche Fließgewässer werden durch die geplante A 14 überquert? Welche Lösungen zum Erhalt der Durchgängigkeit der Gewässer sind jeweils vorgesehen? Wie wird dem Verschlechterungsverbot der Wasserrahmenrichtlinie und den Bewirtschaftungszielen für oberirdische Gewässer im Wasserhaushaltsgesetz Rechnung getragen?

Antwort zu Frage 8.11

Die Fließgewässer, die durch die geplante A 14 überquert werden, sind Anlage 8/9 zu entnehmen.

Zum Erhalt der Durchgängigkeit der Gewässer sind alle Gewässerquerungen in hydraulisch und tierökologisch ausreichender Dimensionierung geplant.

Durch Einhaltung der rechtlichen Vorgaben wird dem Verschlechterungsverbot der Wasserrahmenrichtlinie und den Bewirtschaftungszielen für oberirdische Gewässer nach Wasserhaushaltsgesetz Rechnung getragen. Die Ableitung anfallenden Regenwassers erfolgt über Versickerung oder Retentionsbodenfilterbecken. Eine Direkteinleitung in Gewässer erfolgt nicht. Die jeweils gewählten entwässerungstechnischen Lösungen wurden im Rahmen der Aufstellung der Planung mit der zuständigen unteren Wasserbehörde und den betreffenden Unterhaltungsverbänden abgestimmt.

12. Wann und in welcher Form wurde der besondere naturschutzfachliche Planungsauftrag abgearbeitet? Wann wurde dessen Ergebnis dem Bundestag vorgelegt? Welche Untersuchungen zur Verwirklichbarkeit des Ausbaus des vorhandenen Straßennetzes wurden dazu vorgenommen und wie sind diese dem Bundestag vorgestellt worden?

Antwort zu Frage 8.12

Durch die im Rahmen des Genehmigungsverfahrens durchzuführende Umweltverträglichkeitsprüfung sowie Prüfung der naturschutz- und artenschutzrechtlichen Zulassungsvoraussetzungen sowie der FFH-Verträglichkeitsprüfung bei straßenbaulicher Betroffenheit von Natura 2000-Schutzgebieten wird gewährleistet, dass mit Vorliegen des Baurechts - in der Regel mit bestandskräftigem Planfeststellungsbeschluss - alle naturschutzfachlichen Sachverhalte umfassend abgearbeitet sind.

Da einzelne Planungs- und Verkehrseinheiten der Nordverlängerung der A 14 sich jedoch noch im Planfeststellungsverfahren befinden, konnten für diese der besondere naturschutzfachliche Planungsauftrag noch nicht umfassend und abschließend abgearbeitet werden. Demgemäß konnten zu diesen Abschnitten auch noch keine Berichte über die Abarbeitung des besonderen naturschutzfachlichen Planungsauftrages von der Auftragsverwaltung Sachsen-Anhalt erstellt und dem BMVBS vorgelegt werden.

Eine Öko-Stern-Maßnahme wird grundsätzlich erst nach Vorliegen des Baurechts sowie der haushaltsrechtlichen Voraussetzungen unabhängig von der Kostenhöhe durch Einzelveranschlagung in den Entwurf des Straßenbauplans aufgenommen. Hierdurch erhält das Parlament entsprechend der Begründung des 5. Fernstraßenausbauänderungsgesetzes rechtzeitig vor Verabschiedung des Haushaltsgesetzes Gelegenheit, sich über die Abarbeitung des „besonderen naturschutzfachlichen Planungsauftrags“ zu informieren (Maßnahmen sind im Straßenbauplan mit einem Stern gekennzeichnet).

Die Berichtspflicht erfordert, dem BMVBS entsprechende Informationen über die Abarbeitung des „besonderen naturschutzfachlichen Planungsauftrags“ zur Verfügung zu stellen. Hierzu ist ein separater zusammenfassender Bericht erforderlich, der in knapper Form die Art und Weise der Abarbeitung der in der URE oder FFH-VE aufgezeigten Sachverhalte während der Baurechtschaffung aufzeigt.

Mit entsprechender Kennzeichnung in den Haushalt eingestellt wurde nach Abschluss des Planfeststellungsverfahrens und der erfolgten und in einem Bericht dokumentierten Abarbeitung des besonderen naturschutzfachlichen Planungsauftrages bisher nur der Abschnitt B 189 - A 2 Wolmirstedt bis B 189 nördlich Colbitz (VKE 1.2).

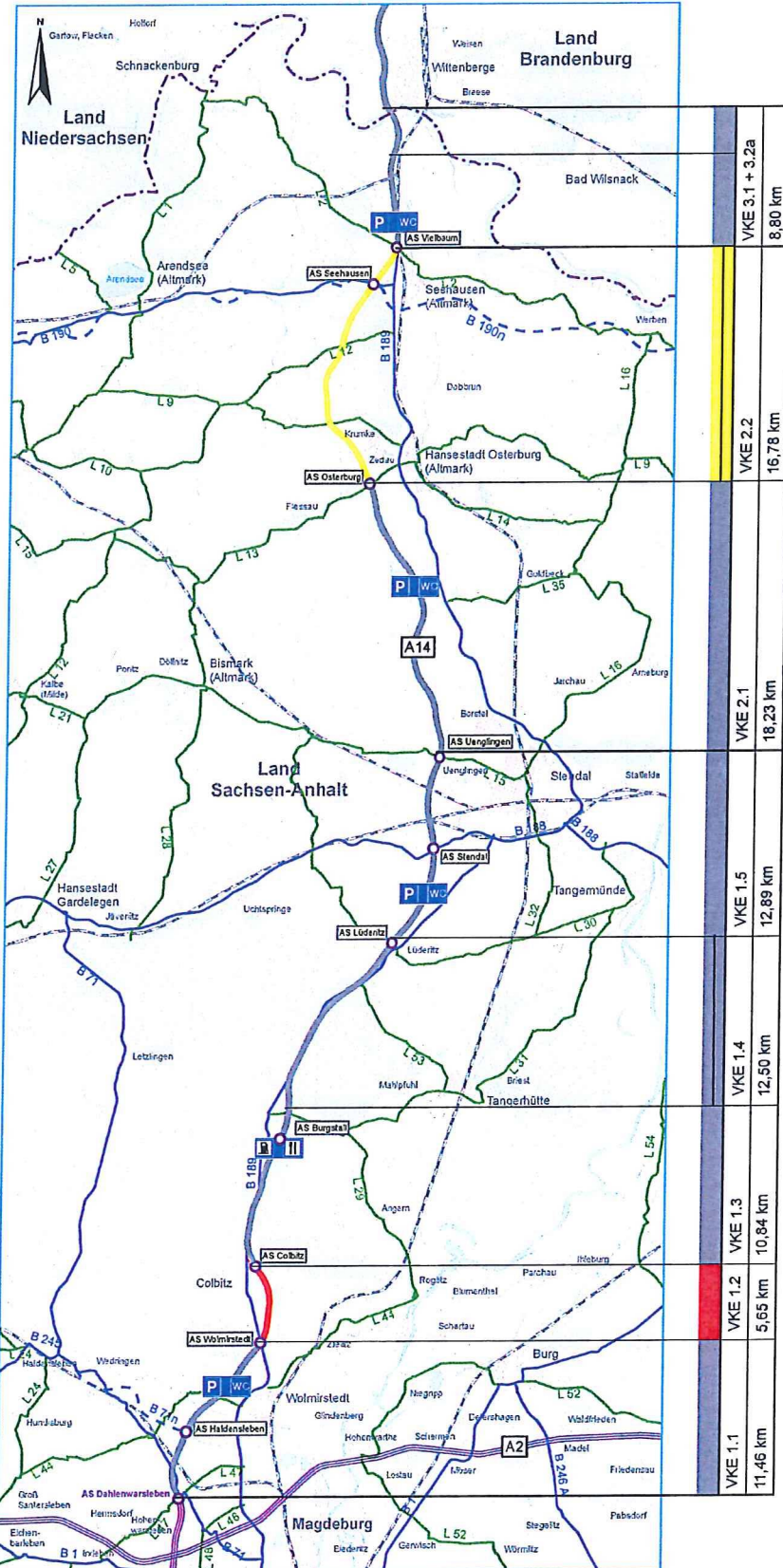
Zur Beantwortung der dritten Teilfrage wird auf die Beantwortung zu Frage 6.10 hingewiesen.



**A14 Magdeburg - Wittenberge - Schwerin - Wismar
Abschnitt Sachsen-Anhalt**

Planungs- und Baustand

Juni 2012



Planungs- und Baustand

RE-Entwurf

- in Bearbeitung
- vorgelegt
- Gesehen-Vermerk erteilt

Planfeststellung

- beantragt/eingeleitet
- abgeschlossen

Baustand

- im Bau

Landesstraßenbaubehörde Sachsen-Anhalt
Zentrale
Hasselbachstraße 6, Haus 5
39104 Magdeburg

Planungsschritte Vorplanung, Raumordnung, Linienbestimmung, Planfeststellung und Anhörungsverfahren

Planungsschritt		Abschnitt										
Planungsauftrag Land		10/2002										
Vorplanung	<i>Teilabschnitt</i>	TA 1 A 14 - B 188			TA 2 B 188 - B 190			TA 3 B 190 - LGr BB/ST				
	Planungsleistungen:											
	- Umweltverträglichkeitsstudie	Beginn	12/2002			12/2002			12/2002			
	- Verkehrsuntersuchung		12/2002									
	- Linienplanung		01/2003			01/2003			01/2003			
			Abschluss	02/2004								
	<i>Raumordnungsabschnitt</i>		ST-I A 14 - Gelenkpunkt bei Schinne					ST-II Gelenkpunkt bei Schinne - LGr BB/ST				
	Raumordnungsverfahren	Einleitung	26.04.2004									
		Abschluss	29.10.2004									
	Linienbestimmungsverfahren	Antrag	08.11.2004									
Abschluss		12.04.2005										
Planfeststellung	<i>Planfeststellungsabschnitt</i>	VKE 1.1	VKE 1.2 *	VKE 1.3	VKE 1.4	VKE 1.5	VKE 2.1	VKE 2.2	VKE 3.1	VKE 3.2a		
	Planfeststellungsverfahren	Antrag	21.01.2011	30.01.2009	10.11.2009	20.07.2009	30.11.2010	29.04.2011		30.11.2009		
	Anhörungsverfahren (AV)	Einleitung	09.02.2011	10.02.2009	03.12.2009	23.07.2009	12.01.2011	15.07.2011		21.01.2010		
	- Offenlegung Antragsunterlagen		03-04/2011	02-03/2009	12/09-01/10	08-09/2009	02-03/2011	09-10/2011		02-03/2010		
	- Erörterungstermin	Ende AV		09/2009	01/2012	01/2010				12/2011		
	Planfeststellungsbeschluss	Abschluss		05.03.2010		29.06.2012						

* ... ohne Altverfahren (Einleitung: 08/2005, Ende 01/2009)

Lückenschluss BAB 14 Magdeburg - Wittenberge - Schwerin, Abschnitt Sachsen-Anhalt
 VKE 1.1 bis VKE 3.2a, vorhandene AS Dahlenwarsleben bis LGr BB/ST

Abschnittsbildung - Änderungen zur Vermeidung verkehrsunwirksamer Teilabschnitte ("Stummel")

VKE	verkehrsunwirksamer Teilabschnitt	Änderung	Beschlussfassung
1	2	3	4
1.2	1.2S südlich AS Wolmirstedt	keine, Bau mit VKE 1.1	Änderungsbeschluss VKE 1.2
	1.2N nördlich AS Colbitz	Herausnahme aus VKE 1.2, Ergänzung in VKE 1.3	Änderungsbeschluss VKE 1.2, mit Beschluss VKE 1.3
1.3	1.3N nördlich AS Burgstall	keine	Verklammerung im Beschluss mit Beschluss VKE 1.4
	1.4N nördlich AS Lüderitz	Herausnahme aus VKE 1.4, Ergänzung in VKE 1.5	mit Beschluss VKE 1.5
1.5	1.5N nördlich AS Uenglingen	keine	Verklammerung im Beschluss mit Beschluss VKE 2.1
	2.1N nördlich AS Osterburg	Herausnahme aus VKE 2.1, Hereinnahme in VKE 2.2	mit Beschluss VKE 2.2
3.1	3.1S südlich AS Vielbaum	Herausnahme aus VKE 2.1, Hereinnahme in VKE 2.2	mit Beschluss VKE 2.2

Stand: Juli 2012

Lückenschluss BAB 14 Magdeburg - Wittenberge - Schwerin, Abschnitt Sachsen-Anhalt
VKE 1.2 und VKE 1.4

Änderungen im Planfeststellungsverfahren ausgelegter Planungen

Stand: Juli 2012

VKE	Planänderung *	ausgelegte (ursprüngliche) Planung
1	2	3
	Planfeststellungsverfahren (ab 01/2009), Beschluss 05.03.2010	
	Ausweisung vorhandener Kathodischer Korrosionsschutzanlage am Chausseehaus (Trinkwasserleitung (TWL) DN 800)	ohne
	Einbau Absperrklappe am Abzweig WWAZ-TWL DN 200 der TWL DN 800	ohne
	Ausweisung vorhandener Grundwassermesspegel Nr. 393 im Bereich Knotenpunkt (KN) B 189/K 1174n/K 1142	ohne
	Ausweisung vorhandener Grundwassermesspegel Nr. 192 östlich AS Wolmirstedt (außerhalb Baufeld)	ohne
	Anlage dauerhafter Wiepgrabenüberfahrt (Durchlass 42) östlich B 189	temporär, während der Bauzeit
	Erweiterung Bereich dinglicher Sicherung für Umverlegung TWL DN 800 östlich B 189 (gegenüber Chausseehaus)	kürzer ausgewiesen
	Mitverlegung 2. Telekom-Leerrohr im Kreuzungsbereich bei ca. Bau-km 211+930	ein Leerrohr
	Mitverlegung 2. Telekom-Leerrohr im Kreuzungsbereich bei ca. Bau-km 215+635	ein Leerrohr
1.2	Rückbau Telekom-Kupferkabelfernmeldetrasse (außer Betrieb) u.a. im Kreuzungsbereich bei Bau-km 215+668	Umverlegung und Sicherung
	Rückbau Telekom-Kupferkabelfernmeldetrasse (außer Betrieb) im Kreuzungsbereich Weg 08.3	Sicherung
	Rückbau Telekom-Kupferkabelfernmeldetrasse (außer Betrieb) u.a. im Kreuzungsbereichen bei Bau-km 216+063	Sicherung
	Rückbau Telekom-Kupferkabelfernmeldetrasse (außer Betrieb) im Kreuzungsbereichen bei Bau-km 217+599	Umverlegung und Sicherung
	Rückbau Telekom-Kupferkabelfernmeldetrasse (außer Betrieb) im Anschluss Weg 2 an Weg 14	Sicherung
	Ergänzung Vereinbarungsabschluss mit 50hertz bzgl. Weg 21 im Schutzstreifen 380-kV-Freileitung (FL)	ohne
	Wegfall Wendeanlage östlich BAB 14 (ca. Bau-km 213+050)	mit
	Verlauf Weg 08.1, Teil 1 laut Änderung Wege- und Gewässerplan Flurbereinigung (V: ALFF Mitte)	östlich entfernt von der BAB 14
	Maßnahme G 2: mäusefeindliche Gestaltung des Mittelstreifens	Bepflanzung des Mittelstreifens
	Maßnahmen ACEF 5 und 8: Wuchshöhenbeschränkung im Schutzstreifen 380-kV-FL, MBI.: Abschluss Vereinbarung mit 50hertz	ohne
	Maßnahmen ACEF 28: Ergänzung Fischerreiverbot für Bereich Feldsoll	keine intensive Fischwirtschaft

* ... ohne Angabe zugehöriger Änderungen in Erläuterungsberichten, im Bauwerksverzeichnis oder im Grunderwerb

VKE	Planänderung *	ausgelegte (ursprüngliche) Planung
1	2	3
1.4	Planfeststellungsverfahren, Beschluss 29.06.2012	
	Ergänzung Höhenfestpunkt FFP 3535-9-1080 östlich Fahrweg 9, Abschnitt 2 bei ca. Bau-km 0+051	ohne
	Ergänzung Höhenfestpunkt 3536-9-1030 westlich BAB 14 (ca. Bau-km 7+140), südlich Fahrweg bei Bau-km 0+075	ohne
	Verkehrsführung während der Bauzeit Bauwerk 27A für bauzeitliche Umfahrung K 1187; zweistreifige	einstreifig
	Ergänzung 1-kV-Erdkabel mit Kreuzung BAB 14 bei Bau-km 11+022	ohne
	Ergänzung Freimachung und dauerhafte Freihaltung Unterhaltungsstreifen nördlich Graben LBI 075 entlang westl. Rampe Schleußer Weg	ohne
	Berichtigung Bezeichnung Graben LBI 074 zwischen Tanger und Schleußer Weg	LBI 076
	Ergänzung Überfahrt (DL 21, DN 1000) Graben LBI 074 westlich BAB 14 bei ca. Bau-km 11+540	ohne
	Geländeprofilierung östlicher Rampentrennfläche (bzw. Dreieckssinsel) Anschlussstelle (AS) Lüderitz	Böschung
	Herausnahme Streckenabschnitt 1.4N nördlich AS Lüderitz von Bau-km 12+497,017 bis Ende Baustrecke bei Bau-km 13+200	mit
	Herausnahme Verlegung Wirtschaftsweg 4 infolge Verkürzung Baustrecke bis Bau-km 12+497,017	mit
	Herausnahme Überführung Kellerweg (Bw 39Ü) infolge Verkürzung Baustrecke bis Bau-km 12+497,017	mit
	LBP/ASB: Überarbeitung der Eingriffs-/Ausgleichsbilanzierung, artenschutzrechtlichen Betrachtung und Maßnahmenplanung vor allem wegen:	
	- Aktualisierung Datensätze und Aussagen zu Artenvorkommen, z. B. Schwarzmilan, Schwarzspecht, Turteltaube, Eremit oder Ameisengattung Formica	
	- Würdigung Belang Fledermausschutz	
	- Würdigung Belang Forstwirtschaft	
	- Änderung der technischen Planung (Verkürzung der Baustrecke)	
	Ausweisung aktueller Biotopbestand westlich BAB 14 von bau-km 3+350 bis Bau-km 4+100	vorheriger Bestand
	Erweiterung Maßnahmenfläche ACEF 7 (Anlage Schneisen) westli. Bw 23.1Ü; Verlängerung Verbreiterung vorhandener Schneisen	kürzer angelegt
	Anpassung (Verringerung) Maßnahme G 1 (Rasenansaat) wg. Verkürzung Baustrecke, Geländeprofilierung Dreieckssinsel AS Lüderitz	auf größer Fläche
	Verringerung (auf 2,27 ha) Maßnahme G 3/A (Gehölzpflanzungen) wg. Verkürzung Baustrecke, Geländeprofilierung Dreieckssinsel AS Lüderitz	5,59 ha
	Anpassung (K 1: 49,11 ha) Verringerung) Maßnahme V 1 (Rekultivierung bauzeitlicher Flächen) wg. Verkürzung Baustrecke	K 1: 47,91 ha
	Anpassung (Verringerung) Maßnahme VASB 8 (Mittelstreifengestaltung) wg. Verkürzung Baustrecke	703 m länger
	Verringerung (auf 4,71 ha) Maßnahme VASB 11/A(M) (Gehölzpflanzung als Überflughilfe für Schwarzstorch) wg. Verkürzung Baustrecke	5,40 ha
	Verringerung (auf 1,68 ha) Maßnahme A 1 (Entsiegelung Flächen im Trassennahbereich) wg. Verkürzung Baustrecke	1,90 ha
	Erweiterung Teilfläche 2 der Maßnahme E 3 (Aufforstung), Gesamtfläche E 3: 48,33 ha	45,42 ha
	Ausweisung Pipeline RRB mit Schutzstreifen im Bereich Maßnahme E 5 (Aufforstung)	ohne
	Ergänzung Maßnahme A 16 - Baumpflanzungen und Sukzession an der Wassermühle Lüderitz	nicht geplant
	Modifizierung mit Verringerung (auf 2, 75 ha) Maßnahmenkomplex E 1 (Fischteich südlich Schleuß)	7,69 ha
	Modifizierung (auf 12,38 ha) und Verlegung Maßnahmenteile ACEF 4 (Extensivgrünland) mit ACEF 5 + ACEF 2 um Kleingewässer	14,29 ha, südöstlich fernab Kleingewässer
	Erweiterung (auf 9 Stück) Maßnahme ACEF 8 (Nistkästen für Waldkauz)	6 Stück
	Erweiterung Maßnahme VASB 15 (Umlagerung von Brutbäumen des Großen Eichenbockes) auch für Eremit	ohne Eremit
	Maßnahmenblatt V 10/A: Ergänzung zu Pflegehinweis/ Kontrolle: Regelung bei eventuellen Bestandsrandschäden	ohne
	Maßnahmenblatt V 11/A (M): Ergänzung zu Durchführung: Berücksichtigung Leitungsbestand	ohne

* ... ohne Angabe zugehöriger Änderungen in Erläuterungsberichten, im Bauwerksverzeichnis oder im Grunderwerb

VKE	Planänderung *	ausgelegte (ursprüngliche) Planung
1	2	3
	Maßnahmenblatt S 4: Präzisierung Maßnahmenbeschreibung: Baufelduntersuchung auf Vorkommen Ameisengattung Formica	allgemein Vorkommen von Ameisennestern
	Maßnahmenblatt S 6, SASB 6, S 6 (M): Ergänzung Durchführung SASB 6: Übersichtsbegehung und Eremit	je ohne
	Maßnahmenblatt S 7, SASB 7, S 7 (M): Ergänzung Durchführung: Eremit	ohne
	Maßnahmenblatt G 1: Präzisierung Maßnahmenbeschreibung: Begrünung auch einzelner Restflächen	ohne
	Maßnahmenblatt G 3/A: Präzisierung Maßnahmenbeschreibung: wg. Verkürzung der Baustrecke, Geländeprofilierung Dreiecksinsel AS Lüderitz	je ohne
	Maßnahmenblatt A 1: Präzisierung Maßnahmenbeschreibung: wg. Verkürzung der Baustrecke	mit Restflächen verlegter Wege
	Maßnahmenblatt ACEF 2: Präzisierung Zielsetzung: Berücksichtigung vorhandener Biotopstrukturen infolge Verlegung mit ACEF 4	außerhalb angrenzende Biotopstrukturen
	Maßnahmenblätter ACEF 4 und ACEF 5: je Präzisierung Zielsetzung: Berücksichtigung integrierter vorhandener Biotopstrukturen	je außerhalb angrenzende Biotopstrukturen
	Maßnahmenblatt ACEF 7: Ergänzung Durchführung: Randunterpflanzung im Bereich Zufahrt Truppenübungsplatz	ohne
	Maßnahmenblatt ACEF 8: Ergänzung Konfliktbewältigung: Berücksichtigung eines dritten Waldkauzreviers	2
	Maßnahmenblatt ACEF 11: Präzisierung Durchführung: Konkretisierung von Anzahl, Umfang und Gehölzdeckung der Auflichtungsflächen	pauschal, Gehölzdeckung auf max. 30-50 %
	Maßnahmenblatt ACEF 11: Ergänzung Durchführung: ökologische Baubegleitung	ohne
	Maßnahmenblatt ACEF 11: Änderung Unterhaltungspflege: Dauer Freihaltungsmaßnahmen Auflichtung: 3-5 J. / gehölzfreie Bereiche: 1-3 J.	5-10 J. / 3-5 J.
	Maßnahmenblatt ACEF 12: Präzisierung Zielsetzung, Vorwert: Aufforstungsfläche mit einzelnen älteren Überhältern	ältere vorhandene Laub-/ Mischwaldbestände
	Maßnahmenblatt ACEF 12: Präzisierung Unterhaltungspflege: Konkretisierung naturnahe Waldbewirtschaftung und -erhalt	pauschal bodenschonende Technik
	Maßnahmenblatt ACEF 13: Präzisierung Durchführung: Bestandsauflockerung auf 70 %, Auflichtungsstellen	10-20 %, ohne
	Maßnahmenblatt E 1: Anpassung infolge Modifizierung des Maßnahmenkomplexes auf 2,75 ha	7,69 ha
	Maßnahmenblätter E 2, E 4, E 5: Änderung Maßnahmebeschreibung: Gestaltung Übergänge zum Offenland obliegt Ausführungsplanung	Entwicklung 10 bis 15 m breiter Waldsäume
	Maßnahmenblatt E 3: Anpassung Maßnahmebeschreibung: Umfang insgesmat 48,33 ha (wegen Erweiterung Teilfläche 2)	45,42 ha
	Maßnahmenblatt E 3: Änderung Maßnahmebeschreibung Teilflächen 1 u. 2: Gestaltung Übergänge zum Offenland in Ausführungsplanung	Entwicklung 10 bis 15 m breiter Waldsäume
	Maßnahmenblatt E 5: Ergänzung Maßnahmebeschreibung: Beachtung Rohstoffpipeline mit Schutzstreifen	ohne
	FFH-VP CLH: Textanpassungen infolge Korrektur Übernahme Vogeldatensatz von SCHÄFER et. al. (2006)	Datensatz fehlerhaft eingelesen (Lagestatus)
	FFH-VP CLH: Überarbeitung wegen Stickstoffneuberechnung infolge Emissionsfaktoren Prognose 2025 (HBEFA 3.1, 01/2010)	Emissionsfaktoren 2020 (HBEFA 2.1, 2004)

* ... ohne Angabe zugehöriger Änderungen in Erläuterungsberichten, im Bauwerksverzeichnis oder im Grunderwerb

Lückenschluss BAB 14 Magdeburg - Wittenberge - Schwerin, Abschnitt Sachsen-Anhalt
VKE 1.1 bis VKE 3.2a, vorhandene AS Dahlenwarsleben bis LGr BB/ST

Kreuzende Bundes-, Landes-, Kreis- und Gemeindestraßen

lfd. Nr.	VKE	kreuzende Straße mit Nr.	Bauwerk		Anschluss an BAB 14	Querung Kosten [Mio. €] **	Kostenbeteiligung		Erweiterung Straßenquerschnitt		
			Nr. *	Kosten [Mio. €] **			Träger	Anteil [Mio. €] **	Fahrbahnbreite [m] vorh.	gepl.	Länge [km]
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12
1	1.1	B 71a, verlegt	02Ü	1,14	-	3,55	-	-	7,00	7,50	1,150
2		B 71n	06A	1,02	AS Haldensleben	4,77	-	-	-	7,50	0,768
3		K 1160	10Ü	1,14	-	2,39	-	-	4,80	5,50	0,615
4		L 44	12Ü	1,21	-	2,39	-	-	-	-	-
5	1.2	B 189	11Ü	2,22	AS Wolmirstedt	n.b.	-	-	-	-	-
6		K 1174n (verlegte K 1142)	14.1A	2,09	AS Colbitz	n.b.	BMVg	2,00	6,00	6,50/7,50	1,573
7	1.3	K 1178	18A	0,93	-	1,10	-	-	-	-	-
8		L 29, verlegt	22Ü	1,13	-	3,13	Land	0,03	6,50	7,50	0,800
9	1.4	B 189, verlegt	26A	0,58	-	1,49	-	-	-	-	-
10		K 1187	27A	0,65	-	0,65	-	-	-	-	-
11		L 30	38Ü	0,74	AS Lüderitz	n.b.	Land	0,04	6,00	7,50	0,600
12	1.5	B 188, verlegt	47A	1,96	AS Stendal	n.b.	-	-	7,50	tlw. 8,00	0,880
13		L 15, verlegt	58A	2,00	AS Uenglingen	n.b.	Land	1,14	-	-	-
14	2.1	K 1051	75Ü	1,02	-	3,37	-	-	-	-	-
15		K 1069, verlegt	82Ü	1,20	-	4,09	-	-	-	-	-
16		L 13	93Ü	1,27	AS Osterburg	n.b.	Land	0,07	6,25/6,50	7,50	0,634
17	2.2	K 1073	94Ü	1,11	-	2,93	-	-	-	-	-
18		L 9	102Ü	1,46	-	3,93	Land	0,04	6,00	7,50	0,630
19		L 12	107Ü	1,36	-	3,23	Land	0,01	6,00	6,50	0,440
20		B 190n	112A	2,54	AS Seehausen	5,11	-	-	6,00/6,25	11,50/8,00	1,110
21	3.1	L 2	117Ü	1,26	AS Vielbaum	n.b.	Land	0,08	6,00	7,50	0,676
22		Wahrenberger Weg-Schulstraße	124Ü	1,86	-	n.b.	-	-	4,40/6,00	6,00	0,543
23	3.2a	Verlängerung Alandstraße	128A	0,98	-	n.b.	-	-	6,00	6,50	1,330

* ... Ü - Überführung über BAB 14 / A - Unterführung der BAB 14

** ... Bruttowerte

n.b. nicht benannt, da kein eigenständiger Kostenberechnungsteil vorliegt

Stand: Juli 2012

Entwicklung ausgewählter Strukturdaten in den Landkreisen des Untersuchungsraumes

Strukturdaten 2005						
Kreise	Bevölkerung Summe		Erwerbs- personen		Pkw	
Lüchow-Dannenberg	51.400		22.600		30.336	
Ostprignitz-Ruppin	108.200		60.000		62.193	
Prignitz	88.700		47.000		50.009	
Ludwigslust	130.300		72.200		75.029	
Parchim	105.100		58.300		60.113	
Stadt Magdeburg	222.200		116.600		103.204	
Bördekreis	76.900		42.200		44.250	
Jerichower Land	96.800		52.500		56.201	
Ohrekreis	118.000		67.000		71.880	
Stendal	132.300		71.300		70.780	
Altmarkkreis Salzwedel	95.900		51.400		56.818	
Summe Untersuchungsraum	1.225.800		661.100		680.813	
Strukturdaten 2025						
Kreise	Bevölkerung Summe	Ver- änderung 2005 – 2025	Erwerbs- personen	Ver- änderung 2005 – 2025	Pkw	Ver- änderung 2005 – 2025
Lüchow-Dannenberg	50.100	- 3 %	21.700	- 4 %	34.102	+ 12 %
Ostprignitz-Ruppin	95.700	- 12 %	42.000	- 30 %	62.329	+ 0 %
Prignitz	71.800	- 19 %	30.400	- 35 %	45.317	- 9 %
Ludwigslust	136.100	+ 4 %	63.000	- 13 %	88.774	+ 18 %
Parchim	98.600	- 6 %	44.200	- 24 %	64.457	+ 7 %
Stadt Magdeburg	187.500	- 16 %	83.300	- 29 %	95.522	- 7 %
Bördekreis	73.800	- 4 %	34.300	- 19 %	47.441	+ 7 %
Jerichower Land	84.100	- 13 %	36.400	- 31 %	54.876	- 2 %
Ohrekreis	119.500	+ 1 %	57.300	- 14 %	81.402	+ 13 %
Stendal	112.200	- 15 %	49.400	- 31 %	67.370	- 5 %
Altmarkkreis Salzwedel	78.300	- 18 %	33.900	- 34 %	52.334	- 8 %
Summe Untersuchungsraum	1.107.300	- 10 %	495.900	- 25 %	693.922	+ 3 %

Ausgaben im Kapitel 14 12, Titelgruppe 62 im Haushaltsjahr 2010

Ausgabenkomplex	Betrag
1. Straßenbezogene Ausgaben (s. Blatt 2)	15.520.578,81 €
2. Verwaltungskosten der DEGES	3.244.000,00 €
3. Hochbaumaßnahmen	294.346,31 €
4. Querschnittsaufgaben, Bauwerksprüfungen, Straßendatenbanken, Bestandsaufnahmen, Projektinformationssysteme, Leistungen der Forschungsgesellschaft Straßen- und Verkehrswesen	4.757.206,42 €
Gesamtausgaben 2010 , Kapitel 14 12 TGr. 62	23.816.131,54 €

Straßenbezogene Ausgaben

Straße	Mittelabfluss 2010
A14	2.162.511,38 €
A2	18.210,19 €
A38	6.411,24 €
A9	347.419,90 €
B1	463.307,10 €
B100	464.648,52 €
B107	208.629,40 €
B176	269.983,25 €
B180	580.354,27 €
B180N	40.357,97 €
B181	204.424,67 €
B182	30.181,48 €
B183	26.075,35 €
B184	713.128,97 €
B185	166.085,28 €
B187	603.192,77 €
B187A	79.541,62 €
B188	315.398,43 €
B189	177.630,66 €
B189N	87.683,11 €
B190	154.313,70 €
B2	242.728,14 €
B242	63.275,40 €
B244	1.739,18 €
B245	151.698,35 €
B245A	47.734,00 €
B246	165.202,32 €
B246A	777.157,49 €
B246N	32.847,87 €
B248	97.413,82 €
B250	213.604,04 €
B27	387.020,12 €
B6	593.075,51 €
B6N	1.963.419,77 €
B71	376.533,02 €
B79	161.890,20 €
B80	665.279,36 €
B81	400.431,61 €
B85	96.093,07 €
B86	166.728,76 €
B87	589.341,08 €
B88	43.234,24 €
B91	1.164.642,20 €
Gesamt	15.520.578,81 €

Ausgaben im Kapitel 14 12, Titelgruppe 62 im Haushaltsjahr 2011

Ausgabenkomplex	Betrag
1. Straßenbezogene Ausgaben (s. Blatt 2)	12.430.289,33 €
2. Verwaltungskosten der DEGES	1.700.000,00 €
3. Hochbaumaßnahmen	245.883,70 €
4. Querschnittsaufgaben, Bauwerksprüfungen, Straßendatenbanken, Bestandsaufnahmen, Projektinformationssysteme, Leistungen der Forschungsgesellschaft Straßen- und Verkehrswesen	4.152.217,74 €
Gesamtausgaben 2010 , Kapitel 14 12 TGr. 62	18.528.390,77 €

Straßenbezogene Ausgaben

Straße	Mittelabfluss 2011
A14	1.816.392,64 €
A2	206.092,51 €
A38	724,47 €
A9	357.463,32 €
B1	113.249,42 €
B100	409.591,25 €
B107	158.418,05 €
B176	383.641,28 €
B180	297.829,27 €
B180N	13.193,70 €
B181	182.807,21 €
B182	29.534,83 €
B183	6.813,00 €
B184	344.501,46 €
B185	79.983,78 €
B187	643.337,65 €
B187A	61.206,29 €
B188	269.728,64 €
B189	253.975,51 €
B189N	25.076,94 €
B190	63.674,70 €
B2	200.323,42 €
B242	7.107,91 €
B244	44.296,22 €
B245	206.680,75 €
B245A	48.929,87 €
B246	187.979,69 €
B246A	476.503,20 €
B246N	27.906,10 €
B248	133.872,84 €
B250	91.895,94 €
B27	309.559,20 €
B6	363.239,24 €
B6N	1.872.122,35 €
B71	368.752,64 €
B79	77.783,84 €
B80	451.342,72 €
B81	214.092,44 €
B85	32.710,25 €
B86	93.654,18 €
B87	639.887,87 €
B88	19.655,22 €
B91	844.757,52 €
Gesamt	12.430.289,33 €

Übersicht Fristen Verfahrensschritte

Verfahrensstufe	Verfahren/ Verfahrensschritt	Detail	Grundlage	Monate
Raumordnungsverfahren		max. 6 Monate	§ 15 Abs.4 ROG	6
Linienbestimmung		max. 3 Monate	§ 16 Abs.2 FStrG	3
Planfeststellung	Behördenbeteiligung	Einleitung Behördenbeteiligung/der Auslegung	§ 73 Abs.2 VwVfG	1
		Behördenstellungnahme max. 3 Monate*	§ 73 Abs.3a VwVfG	3
	Auslegung	Veranlassung durch Gemeinde 3 Wochen nach Zugang*	§ 73 Abs.3 VwVfG	0,75
		Dauer*	§ 73 Abs.3 VwVfG	1
		Einwendungen/Stellungnahmen: Frist 2 Wochen nach Auslegung*	§ 73 Abs.4 VwVfG	0,5
	Erörterung	Dauer max. 3 Monate nach Einwendungsfrist **	§ 73 Abs.6 VwVfG	3
Beschluss	Auslegung	§ 74 Abs.4 VwVfG	0,5	

* Die fristgebundenen Verfahrensschritte überschneiden sich tlw. bei der Behörden- und der Öffentlichkeitsbeteiligung. Insofern ist keine Summation möglich

** siehe Antwort zu Frage 7

Anm.: Die Tabelle berücksichtigt nicht erforderliche Umplanungen und Planänderungen im Verfahren.

Lückenschluss BAB 14 Magdeburg - Wittenberge - Schwerin, Abschnitt Sachsen-Anhalt

B 189 (von BAB 2 bis B 5) im Zuge Trassenführung der Null-Plus-Variante

Pos.	Beanspruchung Straßenbauwerk B 189 im Zuge Null-Plus-Variante Abschnitt von - bis	Anlage neues Straßenbauwerk im Zuge Null-Plus-Variante	
		Abschnitt	Begründung
1	2	3	4
1	BAB 2 - südlich Colbitz		
2		Umfahrung Ortslage Colbitz	vorhandene Ortsdurchfahrt Colbitz
3	nördlich Colbitz - südlich Dolle		
4		Umfahrung Ortslage Dolle	vorhandene Ortsdurchfahrt Dolle
5	nördlich Dolle - südlich Buchholz		
6		Umfahrung Ortslage Buchholz	vorhandene Ortsdurchfahrt Buchholz
7	nördlich Buchholz - nordlich Dahlen		
8		Anschluss B 189 / B 188	verkehrsgerechter Ausbau des Knotenpunktes
9	B 188 - südlich Ziegenhagen		
10		Umfahrung Ortslage Ziegenhagen	vorhandene Ortsdurchfahrt Ziegenhagen
11	nördlich Ziegenhagen - südlich Erleben		
12		Umfahrung Ortslage Erleben	vorhandene Ortsdurchfahrt Erleben
13	nördlich Erleben - südlich Osterburg		
14		westlich Osterburg	Verbleib B 189 OU Osterburg für Allgemeinverkehr
15	L 9 - nördlich Geestgottberg		
16		Querung der Elbe	Verbleib vorhandener Elbbrücke für Allgemeinverkehr
17	westlich Wittenberge - südlich B 5		
18		Anschluss B 189 / B 5	verkehrsgerechte Anbindung B 189 an B 5

Bestand Verkehrsanlagen der Bundesautobahn (BAB) in Sachsen-Anhalt

Verteilung BAB-km und Anschlussstellen auf Landkreise und kreisfreie Städte

Pos.	Landkreise, kreisfreie Städte	BAB			Anzahl Anschluss- stellen
		gesamt	Abschnitte	Äste	
		Länge [km]			
1	2	3	4	5	6
1	Altmarkkreis Salzwedel	-	-	-	-
2	Anhalt-Bitterfeld	45,084	30,215	14,869	3
3	Börde	96,794	58,083	38,711	10
4	Burgenlandkreis	67,654	45,379	22,275	6
5	Harz	-	-	-	-
6	Jerichower Land	46,172	37,547	8,625	4
7	Mansfeld Südharz	58,087	46,520	11,567	6
8	Saalekreis	141,446	94,407	47,039	17
9	Salzlandkreis	63,450	48,858	14,592	6
10	Stendal	-	-	-	-
11	Wittenberg	30,513	24,394	6,119	3
gesamt:		549,200	385,403	163,797	55
12	Dessau-Rosslau	7,611	5,493	2,118	1
13	Halle/Saale	6,98	3,542	3,438	2
14	Magdeburg	27,479	12,226	15,253	4
gesamt:		42,070	21,261	20,809	7
gesamt:		591,270	406,664	184,606	62

Stand: Juli 2012

Arbeitslosenquoten bezogen auf alle zivilen Erwerbspersonen im Zeitraum 2005 bis 2011

Region	Jahr 2005	Jahr 2006	Kreisgebietsreform	1. Halbjahr 2007
	Jahresdurchschnitt			Kreisgebietsreform
Dessau, Stadt	18,6	16,4	Kreisgebietsreform	16,3
Anhalt-Zerbst	19,3	18,4		14,9
Bernburg	21,4	18,1		15,9
Bitterfeld	21,0	21,1		17,5
Köthen	22,6	18,3		20,3
Wittenberg	19,6	16,8		15,9
Halle (Saale)	20,1	21,5		16,5
Burgenlandkreis	23,0	23,7		20,2
Mansfelder Land	24,7	17,9		22,5
Merseburg-Querfurt	21,5	12,6		17,1
Saalkreis	15,2	22,6		11,8
Sangerhausen	24,5	21,2		21,2
Weißenfels	22,7	18,8		19,6
Magdeburg	19,8	22,9		16,6
Aschersleben-Staßfurt	23,3	16,4		21,7
Bördekreis	17,7	19,3		14,7
Halberstadt	20,6	16,3		17,8
Jerichower Land	17,0	13,0		15,1
Ohrekreis	14,5	21,6		11,2
Stendal	23,1	21,0		20,6
Quedlinburg	22,5	17,1	18,9	
Schönebeck	20,4	12,6	15,3	
Wernigerode	15,3	16,9	11,2	
Altmarkkreis Salzwedel	18,0	16,1	16,4	

Region	2. Halbjahr 2007	Jahr 2008	Jahr 2009	Jahr 2010	Jahr 2011
	Kreisgebietsreform	Jahresdurchschnitt			
Dessau-Roßlau	14,9	14,7	14,7	12,9	12,5
Halle (Saale)	16,5	14,8	13,9	13,4	12,1
Magdeburg	14,5	13,7	13,5	12,5	11,6
Altmarkkreis	14,8	13,4	12,6	10,8	9,6
Anhalt-Bitterfeld	16,2	15,0	14,0	12,4	12,1
Börde	10,0	9,5	9,8	8,9	8,2
Burgenlandkreis	17,5	16,5	15,3	14,0	13,6
Harz	13,9	13,3	13,0	11,4	10,7
Jerichower Land	12,1	11,8	11,6	11,1	10,0
Mansfeld-Südharz	18,9	17,8	17,3	15,9	14,8
Saalekreis	13,8	12,8	12,8	11,9	10,6
Salzlandkreis	15,3	14,1	13,7	12,5	12,2
Stendal	17,8	16,4	16,2	15,1	14,3
Wittenberg	13,8	12,4	12,6	12,0	11,0

Quelle: Bundesagentur für Arbeit

Lückenschluss BAB 14 Magdeburg - Wittenberge - Schwerin, Abschnitt Sachsen-Anhalt
VKE 1.1 bis VKE 3.2a, vorhandene AS Dahlenwarsleben bis LGr BB/ST

Veränderung der Flächennutzung durch Neubau BAB 14

VKE	Flächenbedarf [ha]			Flächenherkunft [ha] *					
	Verkehrs- anlagen	Kompensation	gesamt	Landwirt- schaft	Wald	Siedlungs- gebiete **	Schutzgebiete ***		
							LSG	NSG	Natura 2000
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
1.1	69,0	105,0	174,0	91,0	53,0	0,0	3,2	0,0	0,0 ¹
1.2	90,0	94,0	184,0	127,2	46,8	0,0	144,0	0,0	0,0
1.3	86,0	290,0	376,0	187,0	172,0	0,0	0,0	0,0	18,0
1.4	75,0	197,0	272,0	140,0	128,0	0,0	121,0	0,0	32,0
1.5	112,0	129,0	241,0	197,0	37,0	0,0	0,0	0,0	0,0
2.1	120,3	189,0	309,3	252,9	44,1	0,0	0,0	0,0	0,0
2.2	110,8	192,1	303,0	206,8	75,1	0,0	260,0	0,0	0,0 ¹
3.1	56,6	70,4	126,9	75,5	33,9	0,0	127,0	38,0	38,0
3.2a	20,6	83,0	103,6	95,7	4,6	0,0	70,0	79,0	79,0
gesamt:	740,2	1.349,5	2.089,8	1.373,1	594,5	0,0	725,2	117,0	167,0

- * ... - ohne sonstige beanspruchte Flächen, z. B. Versiegelungen, Unland, Biotope, etc.
- Flächen der Spalten 5 bis 7 und der Spalten 8 bis 10 können sich gegenseitig überlagern, z.B. Wald im LSG
- ** ... Einzelbebauungen im Außenbereich, z. B. im Bereich AS Vielbaum, nicht mit erfasst
- *** ... Schutzgebietskategorien können sich gegenseitig überlagern
- ¹ ... Querung eines linearen FFH-Fließgewässers mit vernachlässigbar geringer Fläche

Lückenschluss BAB 14 Magdeburg - Wittenberge - Schwerin,

Abschnitt Sachsen-Anhalt

VKE 1.1 bis VKE 3.2a, vorhandene AS Dahlenwarsleben bis LGr BB/ST

Fließgewässerquerungen im Zuge der BAB 14

VKE	Bauwerk/Durchlass Nr.	Fließgewässer
1	2	3
1.1	01A	Florenne
	03A	u.a. mit verlegtem Möchnsgraben Teil 1
	04A	u.a. mit Mönchsgraben
	05A	Mittellandkanal
	15A	u.a. mit Mönchsgraben, Teil 2
	07A	Möchnsgraben
	9A	Ohre (FFH-Gewässer) und verlegter Buschgraben
	11A	u.a. mit Graben Samswegen 12
	13A	u.a. mit verlegten Mordgraben
14A	u.a. mit Wiepgraben	
1.2	DL 01	verlegter Wiepgraben
	DL 13	verlegter Hägebach
1.3	20A	Dollgraben
1.4	32A	Tanger-Seitenarm (FFH-Gewässer)
	33A	Tanger-Seitenarm (FFH-Gewässer)
	35A	Tanger (FFH-Gewässer)
1.5	40A	u.a. mit Graben A 034015
	45A	Graben A 034
	46A	Graben A 034
	48A	Graben A 034
	49A	Uchte
	51A	u.a. mit Gräben A 024002 und A 024005
	52A	Graben A 024
	53A	Graben A 025005
	57A	Gräben A 027 und A 028
	57.2A	Graben A 023005b
	57.3A	Ritzgraben (Graben A 023)
	58.1A	Graben B 004002
2.1	67A	Graben B 007
	68A	Graben B 010
	69A	Graben B 009
	70A	u.a. mit Gräben B 001 und B 000 018d
	71A	Speckgraben
	86A	Graben 3 851 002
	87A	Graben 3 851 000
	91A	Graben S 029
2.2	96A	Biese (FFH-Gewässer)
	99A	Graben 004/000
	100A	Graben 004/001
	114A	Landwehrgraben (Graben 401 174 000)
3.1	118A	Alter Augraben (Graben 404 000 000)
	120A	Aland (FFH-Gewässer)
	123A	Wässerung (Graben 303 000 000)
	125A	Grindelgraben (Graben 303 000 010)
3.2a	127A	Graben 303 000 006
	128.1A	Graben 302 000 005
	129A	Elbgraben (Graben 302 000 000)
	131A	Elbe (FFH-Gewässer)