

## **Antwort**

**der Bundesregierung**

**auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Dr. Manuel Kiper und  
Gila Altmann (Aurich) und der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN  
— Drucksache 13/1240 —**

### **Sachstand zum Bau der A 14 zwischen Lüneburg und Magdeburg**

Der Bundesminister für Verkehr hat vor zwei Jahren eine verkehrswirtschaftliche Untersuchung für die Region angekündigt, die von den Autobahnen A 2, A 7, A 24 und A 10 eingegrenzt wird. In diesem Bereich liegt auch die im Bundesverkehrswegeplan als „Weiterer Bedarf“ eingestufte Trasse der A 14 zwischen Lüneburg und Magdeburg.

#### **Vorbemerkung**

Der Deutsche Bundestag hat mit der Entscheidung über das Vierte Gesetz zur Änderung des Fernstraßenausbaugesetzes (BGBl I S. 1877 vom 15. November 1993), dem der Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen als Anlage beigefügt ist, die Einstufung der Bundesautobahn A 14 (Magdeburg–Lüneburg) in den „Weiteren Bedarf“ beschlossen. Darüber hinaus wurde folgender Beschluß gefaßt (s. Drucksache 12/5289 vom 28. Juni 1993 in Verbindung mit Plenarprotokoll 12/167 vom 30. Juni 1993):

A 14/39/Bereich, der von der A 7, A 24, A 2 und A 10  
eingegrenzt wird

„Eine verkehrswirtschaftliche Untersuchung wird vorgesehen, die Aufschluß über Art und Umfang sowie Umweltrelevanz der bislang diskutierten weiträumigen Verbindungen A 14 und A 39 geben soll.“

---

*Die Antwort wurde namens der Bundesregierung mit Schreiben des Bundesministeriums für Verkehr vom 12. Mai 1995 übermittelt.*

*Die Drucksache enthält zusätzlich – in kleinerer Schrifttype – den Fragetext.*

Der Auftrag für diese Untersuchung – Arbeitsbezeichnung „Verkehrsuntersuchung NORDOST“ – wurde im Jahre 1993 federführend vom Ministerium für Wohnungswesen, Städtebau und Verkehr des Landes Sachsen-Anhalt in Abstimmung mit den Straßenbauverwaltungen von Mecklenburg-Vorpommern, Brandenburg, Niedersachsen, Hamburg und dem Bundesministerium für Verkehr an ein Gutachter-Konsortium vergeben.

Die Untersuchung beschränkt sich nicht allein auf die Autobahnen A 14 und A 39. Es handelt sich vielmehr um eine umfassende Regionaluntersuchung für den o. a. Bereich zur Ermittlung der notwendigen Fernstraßen-Infrastruktur, bei der netzplanerische Überlegungen im Vordergrund stehen. Ökologische Aspekte werden in nachfolgenden Planungsschritten weiter vertieft.

Derzeit werden in Abstimmung zwischen den Gutachtern und dem projektbegleitenden Arbeitskreis, in dem die vorgenannten Bundesländer sowie das Bundesministerium für Verkehr vertreten sind, verschiedene Netzalternativen mit dem Ziel untersucht, langfristig eine optimale Fernstraßen-Ausstattung im Untersuchungsraum u. a. auch für die Verbindung zwischen Magdeburg und Lüneburg zu entwickeln.

Nach dem Zeitplan der Arbeiten wird die Untersuchung in der zweiten Jahreshälfte 1995 abgeschlossen. Die Ergebnisse werden in Erfüllung des parlamentarischen Auftrages dem Deutschen Bundestag als Entscheidungshilfe für die nächste Überprüfung des Bedarfsplanes für die Bundesfernstraßen vorgelegt werden.

1. Aus welchen Gründen wurde der Ausbau der Verbindung A 14 zwischen Lüneburg und Magdeburg als „Weiterer Bedarf“ eingestuft?

Maßgeblich für die Einstufung der A 14 in den „Weiteren Bedarf“ waren folgende Gründe:

Die bei der Überprüfung des Bedarfsplanes für die Bundesfernstraßen bereits erkennbaren Umweltprobleme ließen eine vordringliche Einstufung des Projektes ohne vertiefte ökologische Prüfung nicht zu (s. auch Vorbemerkung).

Nach dem Planungsstand war erkennbar, daß eine Realisierung des Projektes bis zur nächsten Überprüfung des Bedarfsplanes nicht realistisch ist. Eine Einstufung in den „Vordringlichen Bedarf“ hätte, ausgehend von dem begrenzten Finanzrahmen für Projekte des „Vordringlichen Bedarfs“, eine erhebliche Anzahl anderer vordringlicher Projekte in den Ländern Niedersachsen und Sachsen-Anhalt in den „Weiteren Bedarf“ verdrängt und damit deren frühzeitige Beplanung und Bau verzögert.

2. Welche ökonomischen und ökologischen Bedenken liegen der Einstufung „Weiterer Bedarf“ zugrunde?

Siehe Antwort zu Frage 1.

3. Welche präziseren Vorstellungen bezüglich der Festlegung der Trassenführung hat die Bundesregierung entwickelt?

Auf die Vorbemerkung wird verwiesen.

4. Welche Kostenschätzungen liegen für den Bau der A 14 vor?

Bei der gesamtwirtschaftlichen Bewertung wurde von Gesamtkosten von rd. 1,5 Mrd. DM ausgegangen.

5. Ist für diese Trasse die gesetzlich vorgeschriebene Umweltverträglichkeitsprüfung in Auftrag gegeben worden?

Auf die Vorbemerkung wird Bezug genommen.

Die Umweltverträglichkeitsstudie wird im Rahmen der gesetzlich vorgeschriebenen Umweltverträglichkeitsprüfung zu gegebener Zeit durchgeführt werden. Bei dem derzeitigen Planungsstadium wäre ein solcher Auftrag verfrüht.

6. Gibt es eine Kosten-Nutzen-Analyse?

Ja.

7. Welche wirtschaftlichen Auswirkungen hätte die A 14 auf die Städte Lüneburg, Uelzen, Salzwedel und Wolfsburg?

Im Rahmen der gesamtwirtschaftlichen Bewertung wurden als Nutzenkomponenten die regionalen Effekte sowie die Erreichbarkeit im Raum durch die Realisierung einer neuen Verbindung zwischen Magdeburg und Lüneburg relativ hoch eingeschätzt. Aus diesen Komponenten sowie aus der Verbesserung der Verkehrssicherheit ergaben sich bei der Bewertung die höchsten Nutzenbeiträge. Hieraus kann auch auf positive Einflüsse für alle Standorte im Einflußbereich der A 14 geschlossen werden.

8. Welche weiteren verkehrswirtschaftlichen Untersuchungsergebnisse liegen bisher vor?

Auf die Vorbemerkung wird Bezug genommen.

Eine Wertung von Ergebnissen der verkehrswirtschaftlichen Untersuchung ist sinnvoll erst dann möglich, wenn sich unter Berücksichtigung aller Einflußgrößen wie

- Verkehr,
- Raumordnung,
- Umweltschutz,
- Städtebau

ein optimaler Trassenkorridor für die Verbindung zwischen Lüneburg und Magdeburg im Zusammenhang mit dem übrigen künftigen Bundesfernstraßennetz im Untersuchungsgebiet abzeichnet.

9. Wann werden die ersten verkehrswirtschaftlichen Untersuchungsergebnisse der Öffentlichkeit bekannt gegeben?

Auf die Vorbemerkung wird Bezug genommen.

Die Aufgabenstellung sowie erste Zwischenergebnisse der Untersuchung wurden bereits in zwei Gesprächsrunden der interessierten Öffentlichkeit (im wesentlichen Städte, Landkreise sowie Industrie- und Handelskammern im betroffenen Raum) vorgestellt.

10. Was ist mit der in der Aufgabenskizze für die verkehrswirtschaftliche Untersuchung der Region angeführten Verkehrsuntersuchung Nord-Ost gemeint?

Unter dem Begriff „Aufgabenskizze“ wurde im Jahre 1993 eine erste inhaltliche Beschreibung der vom Deutschen Bundestag geforderten verkehrswirtschaftlichen Untersuchung formuliert.

11. Welche Prüfungen sind in diesem Zusammenhang mit welchen Ergebnissen durchgeführt worden?

Die „Aufgabenskizze“ diente den potentiellen Auftragnehmern als Grundlage für ihre Angebote im Teilnahmewettbewerb für die Vergabe der Untersuchung.