

## **Zusammenfassung des Gutachtens**

**„Überprüfung der Verkehrsprognose 2025 zur A14 von IVV Aachen, 2008“**, erstellt von der **Firma RegioConsult Verkehrs- und Umweltmanagement, Marburg** (im November 2011)

Der Bund für Umwelt und Naturschutz Deutschland (BUND) hat zusammen mit den Bürgerinitiativen gegen den Neubau der 155 km langen Autobahn A 14 Magdeburg - Wittenberge - Schwerin und Bündnis 90/Die Grünen Brandenburg beim Büro RegioConsult - Verkehrs- und Umweltmanagement in Marburg eine Überprüfung der „Verkehrsprognose 2025 zur A 14“ der Ingenieurgemeinschaft IVV Aachen, in Auftrag gegeben. IVV überarbeitete im Jahr 2008 im Auftrag der Länder Sachsen-Anhalt, Mecklenburg-Vorpommern und Brandenburg die Verkehrsuntersuchungen zur A 14 von 2004 (Prognosehorizont 2015) sowie die von 2007 (Prognosehorizont 2020), um den Prognosehorizont auf 2025 fortzuschreiben. Die in der Verkehrsprognose von IVV prognostizierten Verkehrsbelastungen 2025 für die A 14 sind die Grundlage für die Planung der A 14 und für die Beantragung von EFRE-Mitteln für die A 14.

## **Veranlassung der Überprüfung**

Am 11.5.2011 fand vor dem Bundesverwaltungsgericht die mündliche Verhandlung der Klage des BUND gegen den Planfeststellungsbeschluss zum südlichen Abschnitt VKE 1.2 (von Wolmirstedt bis zum Ende der OU Colbitz) der geplanten Nordverlängerung der A 14 statt. In der Verhandlung hat sich das Gericht auch intensiv mit den Prognosen im Rahmen der Bundesverkehrswegeplanung und den Auswirkungen dieser Prognosen auf die Belastung der A 14 beschäftigt. Die Richter ließen erkennen, dass sie die Verkehrsprognosen anzweifeln. Zitat des Vorsitzenden Richters: **„Es gibt Anlass, darüber nachzudenken, ob die Prognosen nicht sehr weit von der Realität entfernt sind.“**

## **Verkehrsprognosen sind entscheidend ...**

### **... vor Gericht:**

Das A 14-Beispiel ist für den BUND von bundesweiter Bedeutung, um eine Entscheidung des höchsten Gerichts zum Thema Angemessenheit von Verkehrsprognosen herbei zu führen mit Präcedenzwirkung für künftige Gerichtsverfahren.

Erhebliche Eingriffe durch einen BAB-Neubau in Gebieten mit dem höchsten Schutzstatus (FFH-Gebiete) sind nur zulässig, wenn es keine zumutbare und realisierbare Projektalternative gibt und zusätzlich ein „überwiegendes öffentliches Interesse“ einschließlich eines gut begründeten Bedarfs nachgewiesen werden kann.

### **... für Bedarfsanerkennung, Dringlichkeitseinstufung und Finanzmittelbewilligung**

Der Bundestag entschied auf der Grundlage von Nutzen/Kosten-Analysen über die Aufnahme der A14 in den „Vordringlichen Bedarf“. Die Bundeshaushaltsordnung verpflichtet in § 7 zur Wirtschaftlichkeit und Sparsamkeit und zur Durchführung von „angemessenen Wirtschaftlichkeitsuntersuchungen“. Auch die Kofinanzierung der A14 durch Strukturfonds bzw. EFRE-Mittel von 320 Mio. € setzt die Anwendung des Grundsatzes „der Sparsamkeit, Wirtschaftlichkeit und Wirksamkeit“ voraus und zwar „nach Art und Höhe“.

### **... für die Dimensionierung des Projekts**

Wegen Überdimensionierung aufgrund fehlerhafter Prognosen von Straßenprojekten verlangte der Bundestags-Rechnungsprüfungsausschuss am 7. Mai 2010 mit Verweis auf die „Bemerkungen des Bundesrechnungshofes 2009 (Nr. 19: „Bundesministerium finanziert wegen veralteter Verkehrsprognosen zu breite Straßen“) vom Bundesverkehrsministerium, künftig die Straßenbreite „an der Verkehrsbelastung zu orientieren ...“ und mit den Ländern Standards für Verkehrsprognosen zu entwickeln.

### **Knapper werdende Mittel erzwingen kostengünstigere Projekte**

Die Investitionsmittel für Erhalt, Aus- und Neubau von Bundesfernstraßen stagnieren bei jährlich etwa 5 Milliarden Euro (einschl. 600 Millionen zusätzlich vom November 2011). Weil dringend die 38.800 Brücken im Zuge der Bundesfernstraßen saniert werden müssen, steigen die Erhaltungsinvestitionen kontinuierlich – laut realistischer Schätzung von „Pro Mobilität“. Eine Mrd. mehr bzw. 3,5 Mrd. Euro pro Jahr müssten für den Substanzerhalt des Fernstraßennetzes ausgegeben werden. Ehrlich wäre es, zuzugeben, dass neue Projekte nicht mehr möglich sind, sondern nur noch die Beendigung begonnener Projekte. Auf jeden Fall ist die Entwicklung geringer dimensionierter, kostengünstigerer und umweltverträglicherer Projektalternativen das Gebot der Stunde. Insbesondere, wenn durch Ausbau statt Neubau eine bedarfsgerechte Lösung umgesetzt und massive ökologische Eingriffe vermieden werden können.

### **Kritik am Verkehrsgutachten von IVV zur A 14:**

#### **1. IVV rechnet den Anstieg der Verkehrsbelastung im A14-Korridor herbei:**

Laut der „Verkehrsuntersuchung A 14“ von IVV soll das Verkehrsaufkommen im A14-Korridor von heute 9.000 bis 15.000 Kfz auf 19.00 bis 39.000 Kfz pro Tag im Jahr 2025 ansteigen. Diese Ergebnisse wurden anhand der aktuellen Belastung der Zählstellen an den Fallbeispielen Grabow (MV, an der B 5), Stendal (ST an der B 189) sowie der nahe der Trasse gelegenen Zählstelle Arendsee (ST, an der B 190) geprüft. Dabei wurde festgestellt, **dass der Verkehr an diesen Zählstellen in den nächsten 15 Jahren um 250 % (Grabow), 387 % (Stendal) und 402 % (Arendsee) zunehmen müsste.**

Solche Verkehrszunahmen sind völlig unrealistisch. Allerdings hat IVV überhaupt keine Verkehrszählungen im Korridor der A 14 und in der Nähe des geplanten Projekts ausgewertet sondern nur relativ weit entfernte Zählstellen auf umgebenden Autobahnen (bei Peine an der A 2, Berkhof an der A

7, Kemnitz an der A 10 und eine nicht näher lokalisierte Zählstelle an der A 24).

Die Auswertung der Zählstellen im A 14-Korridor durch RegioConsult ergibt ein völlig anderes Bild: Alle 4 Zählstellen auf den parallel zur A 14 verlaufenden Bundesstraßen B 189 und B 5 zeigen eine stagnierende Entwicklung des Kfz-Verkehrs auf diesen Straßen. Zuwächse gibt es beim Lkw-Aufkommen, die jedoch nicht zu einem Anstieg des Gesamtverkehrs führen. Auch die Zählwerte an anderen Straßen im Untersuchungsraum zeigen den gleichen Trend.

Fazit von Regio Consult: **„Die Analyse der Verkehrsentwicklung verdeutlicht, dass im gesamten Planungsraum der A 14 keine autobahnrelevanten Belastungen erreicht werden.“** (Gutachten RegioConsult, S 79)

Die im Jahre 2010 vom Büro SSP erstellte Verkehrsuntersuchung für die A 39, die auch für die A 14 Prognosezahlen liefert, prognostiziert für die A 14 ein viel geringeres Verkehrsaufkommen als IVV:

#### **Verkehrsaufkommen auf der A 14 im Jahr 2025**

A 14	Kfz/24h nach SSP	Kfz/24h nach IVV
Nördlich AK Magdeburg	25.300	39.000
Östlich von Ludwigslust	15.200	19.000

Die Verkehrsentwicklung an den 4 vorhandenen automatischen Zählstellen an den Bundesstraßen B 189 und B 5 im Bereich der A 14 Nordverlängerung ist in Anlage I wiedergegeben.

## **2. Methodische Mängel des IVV-Gutachtens:**

- Das verwendete Prognosemodell widerspricht allen drei wissenschaftlichen Grundsätzen: Es ist nicht transparent, d.h. die Ergebnisse sind nicht jederzeit nachvollziehbar, sie sind nicht wiederholbar und sie sind nicht kontrollierbar.
- Nach eigenen Aussagen verwendet IVV die Annahmen und Trends der Verkehrsverflechtungsprognose 2025, die auch den Bedarfplanungen zugrunde liegen. Bei der für die Prognose entscheidenden Datengrundlage, der Entwicklung der Verkehrsleistungen (Fzg-km) ist IVV aber ohne Erläuterung davon abgewichen und hat höhere Werte angesetzt.
- Es gibt keine exakte Abgrenzung des Planungsraumes. Dieser ergibt sich nur aus einer Tabelle mit den Strukturdaten. Hier fehlt der Landkreis Prignitz, durch den die Trasse in Brandenburg auf 32 km Länge hindurchführen soll.

## **3. Verwendung veralteter Daten durch IVV**

- Die Analyse der zu erwartenden der demografischen Entwicklung zeigt, dass IVV in der Prognose insgesamt mindestens **100.000 Einwohner zu viel berücksichtigt** hat. Die **von IVV zugrunde gelegten Bevölkerungsprognose aus dem Jahr 2005, aber auch die übrigen Strukturdaten, sind keine geeigneten Datengrundlagen für die Aktualisierung der Prognose** gewesen. Das war bereits zum Zeitpunkt der Erstellung des Verkehrsgutachtens für A 14 anhand der aktuellen Einwohnerzahlen und Bevölkerungsprognosen erkennbar.

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

- Der PKW-Bestand, und damit eine wesentliche Kenngröße des Verkehrsmodells, wurde um mindestens 58.000 PKW zu hoch angesetzt (2010: 572.804). IVV erwartet 648.607 PKW im Jahr 2025.
- Diese Trends waren bereits zum Zeitpunkt der Aktualisierung der Verkehrsuntersuchung erkennbar. Die Verkehrsmodellrechnung von IVV war bereits zum Zeitpunkt der Veröffentlichung der VU keine geeignete Grundlage zur Beurteilung des Prognosefalls.
- Die Effekte des demografischen Wandels und die Änderungen des Verkehrsverhaltens („steigende Spritpreise“ und geänderte Wegeaufkommen durch Bevölkerungsstruktur- und Kohorteneffekte) wurden nicht ausreichend berücksichtigt.
- Die Ergebnisse von IVV stehen im Gegensatz zu anderen Untersuchungen:
  - Entwicklung der Pkw-Fahrleistung:**  
IVV Verkehrsprognose A 14: Zunahme um 12 % in Untersuchungsraum der A 14 2005 – 2025

Forschungsprojekt Infradem: Abnahme um 16% bis 17% in Mecklenburg Vorpommern 2005 - 2030

**b) Entwicklung der Verkehrsleistungen in Mio. Fahrzeugkilometern:**

IVV Verkehrsprognose A 14: Zunahme um 12 % (Pkw) und 30 % (Lkw) im Untersuchungsraum der A 14 2005 - 2025

Gesamtverkehrsprognose 2025 Berlin-Brandenburg vom 08.06.2009: Abnahme um 31,5 % (Pkw und Lkw) in Brandenburg 2006 - 2025

**c) Die FGSV (Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen) geht sogar bundesweit für die Zeit nach 2010 von einem Sinken der Verkehrsleistung aus**

**Abschätzung der Verkehrsentwicklung für die A 14 2025 durch RegioConsult**

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

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

**Schlussfolgerungen von RegioConsult:**

- „Aufgrund der zu erwartenden Verkehrsentwicklung und des guten Ausbaustandards der B 189 ist aufgrund der Verkehrsbelastungen kein zwingender Bedarf für einen Ausbau der B 189 erkennbar. Da der Abschnitt Magdeburg-Wolmirstedt bereits 4-spurig ausgebaut ist (RQ 20 bzw. RQ 26), besteht für diesen Abschnitt aufgrund der damit verbundenen Leistungsfähigkeit kein Ausbaubedarf. Im Gegenteil, geht man davon aus, dass der RQ 20 bis 30.000 Kfz (davon 4.500 LKW) leistungsfähig ist, bestehen noch ausreichend Reserven den zusätzlichen Verkehr aufzunehmen.“ (RegioConsult, S 82)
- „Da die bestehende B 189 auf den übrigen Abschnitten und die B 5 ausreichendleistungsfähig sind, ergeben sich Defizite hinsichtlich der Leistungsfähigkeit allenfalls bei einer sehr starken Zunahme der LKW-Belastung. Mit einem Ausbau ließe sich allerdings die durchschnittliche Fahrgeschwindigkeit erhöhen, was die Verkehrsqualität noch steigern würde.“ (RegioConsult, S 82)

- „Durch den abschnittswisen Ausbau der bestehenden B 189 auf 2+1 Spuren, der aufgrund der Streckenführung der bestehenden B 189 auf zahlreichen Abschnitten möglich ist, könnten bei Bedarf ausreichend Überholmöglichkeiten geschaffen werden.“ (RegioConsult, S 83)

### **Quintessenz:**

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

(RegioConsult, S 83)

\*: FORSCHUNGSGESELLSCHAFT FÜR STRASSEN- UND VERKEHRSWESEN

*Zusammenfassung durch: Wilfried Treutler, Werner Reh, Bernd Schilf*

**Anlage I:**

Die Verkehrsentwicklung an den 4 vorhandenen automatischen Zählstellen an den Bundesstraßen B 189 und B 5 im Bereich der A 14 Nordverlängerung.

**Verkehrsentwicklung an der Zählstelle Wolmirstedt (3826; B189) 2005 bis 2010**

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

**Verkehrsentwicklung an der Zählstelle Stendal (1 ) (3829; B189) 2005 bis 2010**

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

**Verkehrsentwicklung an der Zählstelle Osterburg (3844; B189) 2001 bis 2006**

Jahr	Kfz/24h Mo-So	Kfz/24h Werk-tags	SV-Kfz/24h Mo-So	%		
2001	7.359		1.174	14,50		
2002	7.280		1.252	16,60		
2003	7.503		1.413	18,80		
2004	7.458		1.464	19,60		
2005	7.382		1.550	21,10		
2006	7.362		1.630	22,10		
Jahr	Kfz/24h Mo-So	Kfz/24h Werk-tags	SV-Kfz/24h Mo-So	%	SV-Kfz/24h Werk-tags	%
2005	9.565	10.383	1.062	11,10	1.277	12,30
2006	9.886	10.634	1.171	11,80	1.389	13,10
2007	9.530	10.347	1.105	11,60	1.333	12,90
2008	9.403	10.220	1.102	11,70	1.337	13,10
2009	9.622	10.403	1.282	13,30	1.537	14,80

Die Zählstelle Osterburg ist seit 2007 defekt!

**Verkehrsentwicklung an der Zählstelle Grabow (1708; B5) 2005 - 2009**

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