

An die
Mitglieder des Ausschusses für
Verkehr-, Bau- und Wohnungswesen

Bundesautobahn A14 Magdeburg-Schwerin

Sehr geehrte Damen und Herren,

Sie werden sich auf der nächsten Sitzung des Ausschusses für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen unter anderem auch mit dem Ausbaugesetz zur Umsetzung des Bundesverkehrswegeplans beschäftigen. Auch die Verlängerung der A 14 von Magdeburg nach Schwerin soll im Ausbaugesetz festgelegt werden. Aus unserer Sicht ist diese Verlängerung, weder umweltpolitisch, naturschutzfachlich oder wirtschaftlich zu rechtfertigen. Wir möchten Ihnen einige Informationen geben, die bei den anstehenden Entscheidungen berücksichtigt werden müssen.

1. Die Aufnahme der A 14 in den BVWP beruhte auf der Verkehrsuntersuchung Nord Ost (VUNO) aus dem Jahr 1995. Die Projektdossiers verweisen im Titel darauf. Diese Verkehrsuntersuchung basiert auf völlig veralteten Zahlen und Annahmen und ist deshalb nicht zur Begründung der A 14 geeignet. Die Studie spricht z.B. noch von der bevorstehenden Einrichtung eines Naturparks an der Elbe, mittlerweile haben wir das von der UNESCO anerkannte Biosphärenreservat Flusslandschaft Elbe. Auch wurde der zur Zeit durchgeführte Ausbau der B 189 und der Bau von Ortsumgehungen nicht berücksichtigt. In den Kostenschätzungen ist z.B. die besonders kostenintensive Elbquerung bei Wittenberge nicht enthalten.
2. Die in den Projektdossiers enthaltenen Angaben gelten immer nur für die „Paketlösung“ aus A 14, A 39 und diversen Bundesstraßen. Konkrete Zahlen für die A 14 existieren nicht. So sind insbesondere das Nutzen-Kosten-Verhältnis und die Prognose der Verkehrsstärke für die A 14 nicht bekannt. Auf dieser unzureichenden Datenbasis ist keine seriöse Beurteilung und Beschlussfassung möglich. Im Raumordnungsverfahren (ROV) von 1994 für die B189neu, OU Perleberg, wurden 18.550 KFZ/24h zwischen Perleberg und Wittenberge und 9.000 zwischen Perleberg und Pritzwalk für das Jahr 2010 prognostiziert. Im gleichen ROV wurden auch die Prognosen für die B5 erstellt: von Perleberg in Richtung Ludwigslust wurden 13.850 KFZ/24h, in Richtung Berlin 10.250 KFZ/24h prognostiziert. Im Planfeststellungsbeschluss von 2001 für die B189neu, OU Weisen (Weisen liegt zwischen Perleberg und Wittenberge), ist die Rede von 14.800 KFZ/24h zwischen Perleberg und Wittenberge im Jahr 2012. Im Linienbestimmungsverfahren von 2003 für die B5neu, OU Perleberg/Düpow, ging man von 11.500 KFZ/24h von Perleberg in Richtung Berlin für das Jahr 2012 aus. Abgesehen davon, dass die Prognosen nicht ganz übereinstimmen, wird aber deutlich, dass die Zahlen fast in Höhe der im Projektdossier für die A14 (+A39+B-Straßen?) prognostizierten 16.000 KFZ/24h für 2015 liegen. Damit ist eigentlich kein Bedarf für die A14 begründbar.
3. Mit dem Bau der A 14 wird das o.g. Biosphärenreservat Flusslandschaft Elbe, ein in Mitteleuropa einmaliges Schutzgebiet, auf ca. 50 km Länge zerschnitten. Die Behauptung, dass in der Prignitz die nötigen Gebiete für die Autobahn bereits als Vorbehaltsgebiete aus Planungen etwa bei den FFH-Gebieten herausgehalten worden sind, ist falsch: So wurde im Regionalplan Verkehr der Regionalen Planungsgemeinschaft Prignitz/ Oberhavel lediglich ein

Suchraum von 10 km Breite festgelegt. Bei der Ausweisung von Schutzgebieten innerhalb des Biosphärenreservates wurden die Flächen für die mögliche Autobahntrasse nicht heraus gehalten. Das wird besonders deutlich an der von Brandenburg kürzlich bekannt gegebenen Vorzugstrasse: sie soll direkt neben der B 189 die Elbe queren und zum Teil auf der Trasse der B 189 geführt werden, weil es keine andere Möglichkeit gibt. In Mecklenburg-Vorpommern würden mit der jetzigen Vorzugstrasse die Eldeniederung und das Meynbachtal zerschnitten, bei Ludwigslust eines der letzten zusammenhängenden Waldgebiete in Westmecklenburg zerschnitten und das Vogelschutzgebiet der Lewitz beeinträchtigt

4. Die Projektdossiers sprechen von 19 FFH- und 3 Vogelschutzgebieten und von 3 Important Bird Areas, die erheblich beeinträchtigt werden. Nach den geltenden Gesetzen (z.B. Bundesfernstraßengesetz, Brandenburgisches Straßengesetz, FFH-Richtlinien) bedürfen derartige Eingriffe sehr zwingender Gründe des überwiegenden öffentlichen Interesses. Sie müssen zum einen dem Allgemeinwohl dienen, zum anderen sind Eingriffe nur zulässig, wenn es für die Durchführung des Vorhabens keine Alternative, insbesondere an anderer Stelle oder in der Art und Weise der Durchführung gibt. Befinden sich in einem betroffenen Gebiet besonders geschützte „prioritäre“ Lebensraumtypen oder Arten, wie im vorliegenden Fall, darf lt. FFH-Richtlinie dem Vorhaben nur unter folgenden Bedingungen zugestimmt werden: Das Vorhaben muss sich positiv auswirken auf die Gesundheit der Menschen, auf die öffentliche Sicherheit oder auf die Umwelt. Keine dieser Bedingungen ist erfüllt.
5. Alternativen zum Autobahnbau gibt es: So dienen der derzeitige Bau von Ortsumgehungen und der Ausbau der B 189 zu einer durchgehend mit Tempo 100 befahrbaren Kraftfahrstraße der besseren Anbindung an die A 2 und A 24. Die in den derzeitigen Diskussionen beklagte schlechte Verkehrsanbindung z.B. der Prignitz wird nach deren Fertigstellung gegenstandslos. Eine weitere Alternative besteht in der Vermeidung von Verkehr und der Verlagerung insbesondere des LKW-Verkehrs auf die Schiene.
6. Die aktuellen Probleme, wie die Abwanderung insbesondere junger Menschen, die Sicherung vorhandener und die schnelle Schaffung neuer Arbeitsplätze, lassen sich nicht durch eine Autobahn lösen, die frühestens in 10 bis 15 Jahren fertig gestellt sein könnte. Wirkungsvoller wären die Unterstützung der vorhandenen kleinen und mittleren Firmen, die stärkere Entwicklung des Tourismus, z.B. durch die Nutzung des Biosphärenreservates als Urlaubsziel für umwelt- und naturbewusste Menschen, die Nutzung nachwachsender Rohstoffe und erneuerbarer Energien, die Entwicklung regionaler Wirtschaftskreisläufe. Hier müssen Politik, Verwaltungen und Wirtschaft an einem Strang ziehen. Mindestens genau so wichtig sind die Bereitstellung von Lehrstellen und die Zahlung angemessener Löhne und Gehälter. Bei letzterem sind insbesondere die Firmen befragt.
7. Die Behauptung, dass eine Autobahn automatisch die Ansiedlung von Firmen und somit die Schaffung von Arbeitsplätzen nach sich zieht, wird als Beweis ihrer selbst angesehen. Die Studie der Fachhochschule Erfurt „Regionale Effekte der Fernstraßeninfrastruktur“ und des Standing Advisory Committee on trunk Road Assessment (SACTRA) „Transport and the economy“ kommen zu anderen Ergebnissen. Danach trifft die o.g. Behauptung in der Umgebung von Ballungsräumen und prosperierenden Wirtschaftsräumen zu, in wirtschaftsschwachen Räumen hat eine Autobahn eher die entgegengesetzten Folgen. So ist z.B. der Gewerbepark Falkenhagen (Prignitz) trotz seiner Anbindung an die A 24 eines der am schlechtesten ausgelasteten Gewerbegebiete Brandenburgs. Gleiches gilt für Mecklenburg-Vorpommern: Das Gewerbegebiet Goldenstädt im Landkreis Parchim ist direkt an die A 241 und die A24 angebunden und dennoch das am schlechtesten ausgelastete Gewerbegebiet Westmecklenburgs. Auch in der Uckermark und der Lausitz trifft diese Behauptung nicht zu, diese Regionen haben trotz vorhandener Autobahnen mit die höchsten Arbeitslosenraten in

Deutschland. Auch die Erfahrungen in den alten Bundesländern zeigen, dass durch Autobahnen in erster Linie die vorhandenen Großzentren gestärkt werden.

Zum Schluss gestatten Sie uns, unserer Hoffnung Ausdruck zu verleihen, dass Sie sich bei den Beratungen zum Fernstraßenausbaugesetz für eine zukunftsfähige Verkehrspolitik und damit gegen den Ausbau der A 14 einsetzen. Wir wären Ihnen für eine Antwort sehr verbunden.

Mit freundlichen Grüßen

Burkhard Voß
Landesvorsitzender BUND Brandenburg

Corinna Cwielag
Landesgeschäftsführerin BUND Mecklenburg Vorpommern

Julia Wendenkampf
Stellvertretende Landesvorsitzende BUND Sachsen-Anhalt

Mit freundlichen Grüßen

Axel Kruschat
Landesgeschäftsführer