



Gemeinsame Resolution für ein besseres Verkehrskonzept

Die Planungen für den politisch gewollten sogenannten „Hosenträger“ – bestehend aus dem Neubau der Autobahnen A14 von Magdeburg nach Schwerin und A39 von Wolfsburg nach Lüneburg sowie der B190n als Querverbindung zwischen beiden – geraten immer mehr in Bedrängnis:

- Die Kosten explodieren, allein für die A14 haben sie sich von ursprünglich geplanten 600 Millionen € auf 1,28 Milliarden € verdoppelt. Bei der A39 ist mit 1 Milliarde € und der B190n mit 400 Millionen € Baukosten zu rechnen.
- Die Finanzierung der Neubaumaßnahmen ist völlig ungesichert, so sind für 2011 lediglich für 4 von insgesamt 14 Planfeststellungsabschnitten der A14 geringe Finanzmittel im Bundeshaushalt vorgesehen. Weder für die anderen Abschnitte der A14 noch für die A39 oder die B190n sind Gelder vorgesehen.
- Der Realisierungszeitraum steht in den Sternen, der ursprünglich für 2006 geplante Baubeginn für die A14 kann frühestens 2012 erfolgen. Für die A39 und die B190n sind überhaupt keine Aussagen möglich.
- Der Nutzen von Autobahn-Neubauten wird selbst in einer vom Bundesfinanzministerium in Auftrag gegebene Studie vom Juli 2010 in Zweifel gezogen, danach konnte „keine empirische Evidenz für direkte Beschäftigungseffekte von Verkehrsinfrastrukturinvestitionen gefunden werden.“
- Die naturschutzfachlichen Hürden sind nahezu unüberwindbar, so sind allein durch die A14 insgesamt 25 EU-Schutzgebiete betroffen. Ähnliches gilt für die A39 und die B190n. Die vom BUND eingereichte Klage zur VKE 1.2 der A14 wird diese Hürden nochmals nachdrücklich unterstreichen.

Mit dem geplanten Neubau des „Hosenträgers“ werden bedürftigen Regionen Gelder entzogen, die für die Beseitigung von Dauerstaus und Unfallquellen sowie für den Unterhalt der vorhandenen Straßen dringend benötigt werden. Mit dem Neubau der Autobahnen geht ein Verfall des übrigen Straßennetzes in der Fläche einher. Streichlisten in Brandenburg und die jüngste Mahnung des Landesrechnungshofes von Sachsen Anhalt belegen diese Tendenz.

Den nachfolgenden Generationen werden unwiederbringlich tausende Hektar Acker und Wald entzogen. Eine nachhaltige Land- und Forstwirtschaft wird damit verhindert, obwohl man weiß, dass diese Flächen für die Produktion von Lebensmitteln und Rohstoffen in Zukunft dringend gebraucht werden.

Auch wir profitieren von guten und gut ausgebauten Straßen, aber auch von einer soliden Staatsfinanzierung und einer intakten Umwelt, ohne die ein Leben nicht möglich ist.

Es ist also höchste Zeit für eine Rückbesinnung auf realistische, den tatsächlichen Erfordernissen der betroffenen Regionen Rechnung tragende Verkehrslösungen.

Deshalb fordern die Bürgerinitiativen, die sich entlang der geplanten „Hosenträger“-Variante gebildet haben und seit Jahren aktiv für bessere Verkehrslösungen eintreten:

- Die Planungen und die laufenden Planfeststellungsverfahren für die zum „Hosenträger“ gehörenden Vorhaben einzustellen und die dafür vorgesehenen Mittel in zukunftsfähige Verkehrsträger zu investieren.
- Einen am Bedarf der Regionen und an der Verbesserung der überregionalen Verkehrsverbesserung orientierten bedarfs- und verkehrsgerechten Ausbau der bestehenden Bundesstraßen, insbesondere der B 71, B 248, B 189, B 5 und B 106 einschließlich von Ortsumfahrungen.
- Die Aufnahme der B 5, B 71 und B 189 in die Bemautung wegen der LKW- Schleichverkehre.
- Den Ausbau der B 71 und der B 248, so wie die bereits zum Teil fertig gestellte Querspange B 188

Unser Konzept hat bei dem gleichen verkehrlichen und wirtschaftlichen Nutzen folgende Vorteile:

- Einsparung von rund 2/3 der für den „Hosenträger“ geplanten Kosten,
- bessere Erschließung der Regionen gegenüber den Neubaustrecken des Hosenträgers durch mehr Zufahrten und planfreie Kreuzungsmöglichkeiten,
- keine zusätzliche Zerschneidung der Landschaft,
- Vermeidung der mit dem „Hosenträger“ verbundenen Nachteile durch große Umwege für die ansässigen Landwirtschaftsbetriebe und alle anderen Verkehrsteilnehmer,
- ¾ weniger Inanspruchnahme von land- und forstwirtschaftlichen Flächen. Allein bei der A14 werden über 1000 ha zubetoniert und indirekt ca. 2000 ha in Mitleidenschaft gezogen,
- Entlastung der Ortsdurchfahrten durch neue Ortsumgehungen,
- keine zusätzlichen Straßenunterhaltungen von ca. 260 km neuen Autobahnen,
- eine geringere Umweltbelastung durch weniger Schadstoffe, weniger Lärm und weniger Feinstaub für die Menschen und ihre Natur,
- schnellere Realisierung und Wirksamkeit der benötigten Infrastruktur.

Für die Altmark, die Prignitz und das östliche Niedersachsen

im Januar 2011

gez. Susanne Bohlander
BI B189/B5 statt A14

gez. Wilhelm von Carlowitz
und Dr. W. Haacker
BI B189-4 Stimme der Vernunft

gez. Annette Niemann
und Friedhelm Feldhaus
Dachverband Keine A39

gez. Hans Steinig
BI Pro Leben an der B71

gez. Werner von dem Knesebeck
B190n westliche Altmark

gez. Uwe Ahrends
BI Pro Ratio