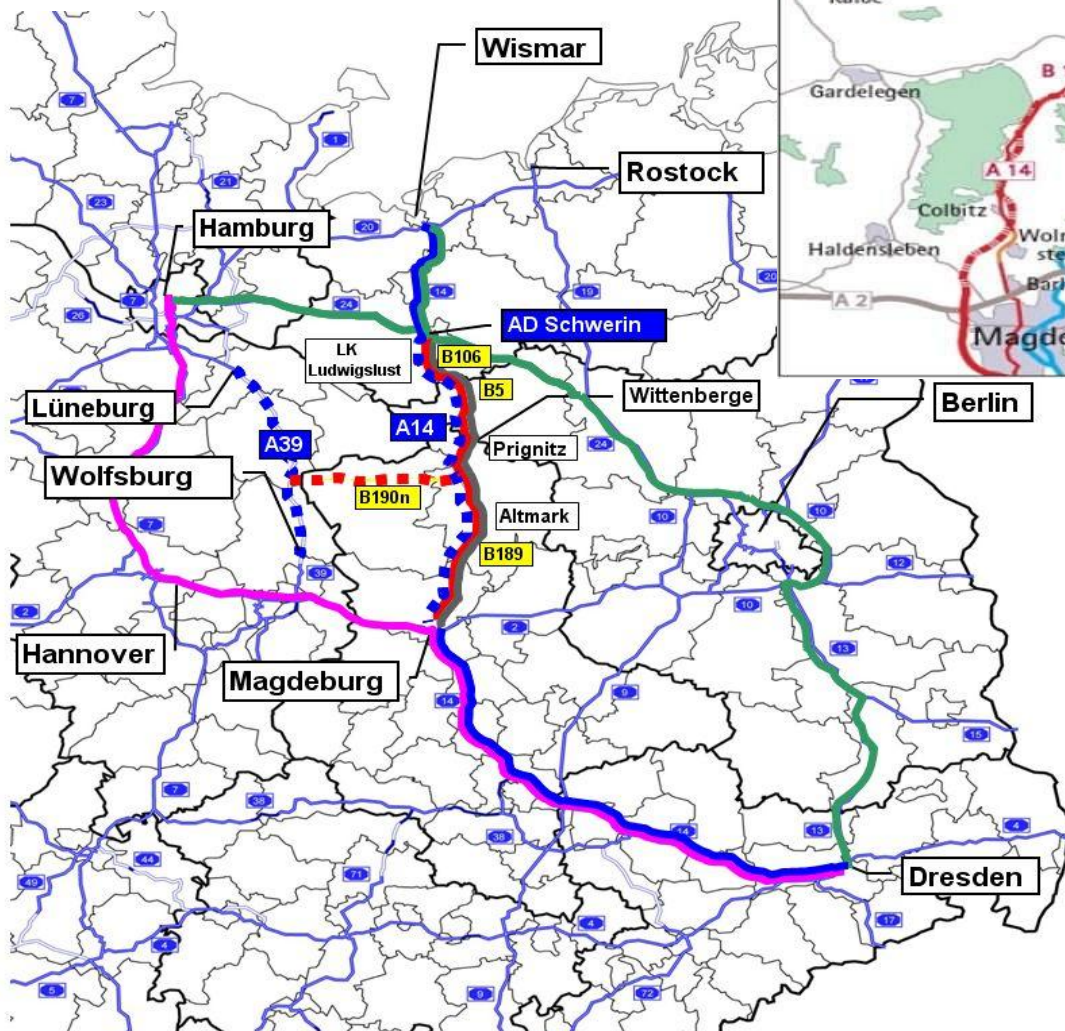


Denkschrift mit Informationen ...

... zur Geschichte der A14

Schon in den 30er Jahren begann man mit der Planung und dem Bau der A14 von Dresden nach Wismar. Infolge des 2. Weltkrieges wurden die Arbeiten eingestellt, danach von der DDR wieder aufgenommen. Der Abschnitt Leipzig- Dresden wurde in den 70er Jahren des 20. Jahrhunderts übergeben. Die Lücke von Leipzig bis Magdeburg wurde Ende der 90er Jahre geschlossen. Mit Fertigstellung der A24 von Berlin nach Hamburg begann die DDR die Arbeiten an der A 241 vom Schweriner Dreieck der A 24 nach Schwerin. Mit dem Lückenschluß von Cambs nach Jesendorf im Dezember 2009 ist die in A14 umbenannte Autobahn A 241 von der A 24 bis zur A 20 durchgängig befahrbar.

... zu den Planungen der A14



Um die Lücke von Magdeburg zum Schweriner Dreieck zu schließen, erfolgte 1995 im Rahmen der VUNO (Verkehrsuntersuchung Nord-Ost) ein Vergleich verschiedener Varianten. Die günstigste war die X-Variante. Diese Vorzugsvariante geht von Magdeburg (A2) nach Lüneburg und von Wolfsburg (A39) in Richtung Norden (Schwerin) mit Kreuzung in der Mitte der Altmark.

Im Landtagswahlkampf in Sachsen-Anhalt versprach der damalige Bundeskanzler Schröder auf dem Ostparteitag am 10.03.2002 seinen Genossen in Brandenburg und Sachsen-Anhalt als Wahlkampfschlager die A 14, weshalb sie fortan auch „Kanzlerautobahn“ genannt wurde.

Aus politischen Gründen entschloss man sich später für die I-Variante, den sogenannten Hosenträger, bestehend aus der A14 von Magdeburg nach Schwerin und der A39 von Wolfsburg nach Lüneburg.

Die A14 und A39 sollen durch die B190n als Querspange zusätzlich verbunden werden. Die Gründe für diese Entscheidung liegen in den unterschiedlichen Interessen der Bundesländer Niedersachsen, Sachsen-Anhalt, Brandenburg und Mecklenburg-Vorpommern. Beide Autobahnen verlaufen direkt neben den Bundesstraßen B 4 (A39) und B189 bzw. B5 (A 14).

Mit dem Raumordnungsverfahren zur A14 legte man sich 2005 auf eine Vorzugslinie fest, die die Grundlage für die nachfolgenden Planfeststellungsverfahren bildet.

Im Jahre 2009 wurden für folgende Verkehrseinheiten (VKE) die Planfeststellungsverfahren (PFV) eingeleitet:

- VKE 1.2 Wolmirstedt – Colbitz
- VKE 1.3 Colbitz – Dolle
- VKE 1.4 Dolle – Lüderitz
- VKE 4 Wittenberge – Karstädt
- VKE 5 Karstädt – Landesgrenze BB/MV

... zu unseren Hauptkritikpunkten an der A14

- Fehlende Alternativen-Prüfung (Null-Plus-Untersuchung)
- Fehlender verkehrlicher Bedarf
- Fehlerhafte Verkehrsprognosen
- Fehlerhafte Bevölkerungsprognosen
- Fehlerhafte Abschnittsbildung: VKE 4 hat keine eigenständige Verkehrsfunktion.
- Fehlerhafte Querschnittsberechnung nach nicht mehr geltenden Richtlinie RAS-Q.
- Keine Berücksichtigung der Baustofftransporte
- Nachteilige regionalwirtschaftliche Effekte
- Keine Verbesserung der Erreichbarkeit durch A14 gegenüber ausgebauten Bundesstraßen
- Nichtbeachtung prioritärer Arten und Lebensraumtypen
- Fehlende Stellungnahme der EU-Kommission
- Fehlerhafte Dimensionierung von Querungshilfen
- Fehlerhafte abschnittsübergreifende Gesamtbetrachtung
- Fehlerhafte schalltechnische Berechnungen mit den Grenzwerten der 16. BImSchV statt mit den Orientierungswerte/Vorsorgewerte der DIN 18005/des UBA
- Nicht gesicherte Finanzierbarkeit
- Fehlerhaftes Nutzen-Kosten-Verhältnis

... zum ökonomischen Nutzen der A14

Der ökonomische Nutzen, der sich im Kosten-Nutzen-Faktor widerspiegelt, ist mehr als zweifelhaft. Ging man im BVWP 2003 und im Raumordnungsverfahren 2004 noch von ca. 604 Mio. € aus, ergab eine von der DEGES im Mai 2008 vorgenommene neue Berechnung eine Verdopplung der Kosten auf 1,28 Mrd. €. Als Begründung wurden die erhöhten Auflagen durch den Umwelt- und Naturschutz, Steigerung der Materialpreise und die Erhöhung der Mehrwertsteuer angeführt. Alle drei Faktoren waren aber bereits vorher hinlänglich bekannt, die Naturschutzauflagen waren durch den Naturschutzfachlichen Planungsauftrag aus dem BVWP 2003 vorgegeben und somit bekannt, die Mehrwertsteuer beispielsweise wurde vom Bundestag im Mai 2006 beschlossen. Die Vermutung liegt nahe, dass die ursprünglich viel zu niedrig veranschlagten Kosten den Autobahneubau politisch durchsetzbar machen sollten.

Das Nutzen-Kosten-Verhältnis stieg merkwürdiger Weise trotzdem an. Bei einer Verdopplung der Kosten kann sich das NKF aber nur verschlechtern, nicht verbessern.

Kostensteigerungen der A14 im Überblick:

BVWP 2003	604 Mio. €	NKV: 3,4
2006	775 Mio. €	
März 2008	956 Mio. €	
Mai 2008	1,28 Mrd. €	NKV: 4,7

Bei einer Gesamtlänge von 155 km ergeben sich somit Kosten pro Kilometer in Höhe von 8,3 Mio. €. Der Neubau einer zweistreifigen Bundesstraße kostet dagegen nur ca. 2 Mio. € pro Kilometer. Durch den Ausbau der Bundesstraßen könnten ca. zwei Drittel der Kosten, fast eine Milliarde Euro, eingespart werden.

... zur Finanzierbarkeit der A14

Nach der am 27.10. 2008 zwischen dem damaligen Bundesverkehrsminister und den Verkehrsministern der beteiligten Bundesländer getroffenen Finanzierungsvereinbarung sollen in einem ersten Schritt bis 2015 zunächst die drei Bauabschnitte Wolmirstedt – Stendal, Osterburg – Karstädt und Ludwigslust/ Süd – Schwerin realisiert werden. Sie müssen bis Ende 2015 fertig sein, sonst würde die 42%ige EU-Förderung verfallen. Das bedeutet, bis zum 31.12.2013 muss für alle 3 Teilstrecken Baufreiheit bestehen, alle Planfeststellungsbeschlüsse müssen also vorliegen und alle Klagen abgewehrt sein. Für diesen ersten Abschnitt sind die 775 Mio. € vorgesehen, die eigentlich für die komplette A14 reichen sollten!

Danach sollen in einer zweiten Phase die Abschnitte Stendal – Osterburg und Karstädt – Ludwigslust/Süd folgen.

Erst in einer dritten Phase, im dritten Jahrzehnt, wäre dann ein letzter Bauabschnitt im Norden Magdeburgs zu realisieren. Es handelt sich dabei um den Abschnitt Wolmirstedt – Magdeburg, mit der Tunnelquerung des Mittellandkanals. Hier würde dann der Mittellandkanal auf einem Abschnitt von 5 km zweimal 4spurig (A14 + B189n) und einmal 2spurig (K1177=B189alt), insgesamt also 10spurig untertunnelt werden. In einer der am dünnsten besiedelten Regionen Deutschlands!

Die Finanzierung kommt jeweils zu 29 Prozent vom Bund, zu weiteren 29 Prozent aus Bundesmitteln, die den Ländern zufließen, sowie zu 42 Prozent aus dem europäischen Fonds EFRE. Sollten in den später geplanten Bauphasen keine EFRE-Mittel mehr fließen, will laut damaligen Bundesverkehrsminister Wolfgang Tiefensee (SPD) der Bund einspringen. Diese Zusagen hat es allerdings vor der Rekordverschuldung des Bundes im Zuge der Weltwirtschaftskrise gegeben.

Die Kosten für die Abschnitte der zweiten und dritten Phase sind also nicht gesichert und daher sind diese Abschnitte wahrscheinlich nicht realisierbar. Einer Planung, die nicht realisierbar ist, fehlt es aber an der erforderlichen Rechtfertigung. Sie ist rechtswidrig.

... zum Bedarf der A14

Der verkehrliche Bedarf rechtfertigt keine Autobahn. Zitat aus den Unterlagen zum ROV: „Die Notwendigkeit der A 14 ist nicht durch hohe Verkehrsmengen und überlastete Straßenabschnitte, begründet.“ Zitat aus den Planfeststellungs-Unterlagen: „Das vorhandene Straßennetz ist derzeit noch in der Lage, die vorhandenen Verkehrsmengen ohne wesentliche Behinderungen aufzunehmen.“

Die Verkehrsprognosen in den Planfeststellungsunterlagen sind fehlerhaft. Die bisherigen Untersuchungen kommen z.B. für die B 189 von Wittenberge bis Perleberg zu sehr unterschiedlichen Prognosen [TKfz/24 h]:

Untersuchung	Ist	ohne A 14	mit A 14
ROV 2004, Prognose bis 2015	13.000 (2000)	18.000	4.000
PFV, Prognose bis 2020	6.420 (2005)	19.000	10.000-15.000
Landesprognose 2020 für BB	k.A.	k.A.	7.000-9.000
Gesamtverkehrsprognose Berlin-Brandenburg 2025	k.A.	-30%	-30%

Im Rahmen des Raumordnungsverfahrens in der Altmark wurden im Jahr 2000 etwa 10.000 Kfz auf der B 189 gezählt.

2002: 8.793 Kfz/24 h davon 1.094 Lkw/24 h

2004: 8.605 Kfz/24 h davon 1.115 Lkw/24 h

2006: 8.638 Kfz/24 h davon 1.269 Lkw/24 h

Obwohl vor allem in den letzten beiden Jahren der Lkw-Verkehr infolge der Maut-Flüchtlinge tatsächlich gestiegen ist, bleibt das Gesamtaufkommen an täglichen Fahrzeug-Bewegungen praktisch konstant. Das zu erwartende Fahrzeugaufkommen ab 2020 würde durch einen bedarfs- und verkehrsgerechten Ausbau (Ortsumgehungen, planfreie Kreuzungen, Überholspuren oder 4-spuriger Ausbau) leicht zu bewältigen sein, zumal bei der B189 mit einer Länge von 120 km zwischen Magdeburg (A2) und Perleberg (B5) bis auf 4 Orte Umfahrungen vorhanden sind.

Selbst die vorhandenen Bundesstraßen könnten die prognostizierten Verkehrsmengen bewältigen, erst recht bedarfs- und verkehrsgerecht ausgebaute Bundesstraßen.

Auch die Bevölkerungsprognosen sind falsch. Die bisherigen Untersuchungen kommen zu sehr unterschiedlichen Prognosen für die Prignitz:

Quelle	Einwohnerentwicklung
PFV, Prognose bis 2020	-14,9%
Landesprognose 2020 für BB	- 14 %
Gesamtverkehrsprognose Berlin-Brandenburg 2025	-25 bis -30%

Der Rückgang der Bevölkerung im betroffenen Gebiet ist doppelt so hoch wie die den Planungen zugrunde liegenden Annahmen.

... zur Fahrzeiteinsparung durch die A14

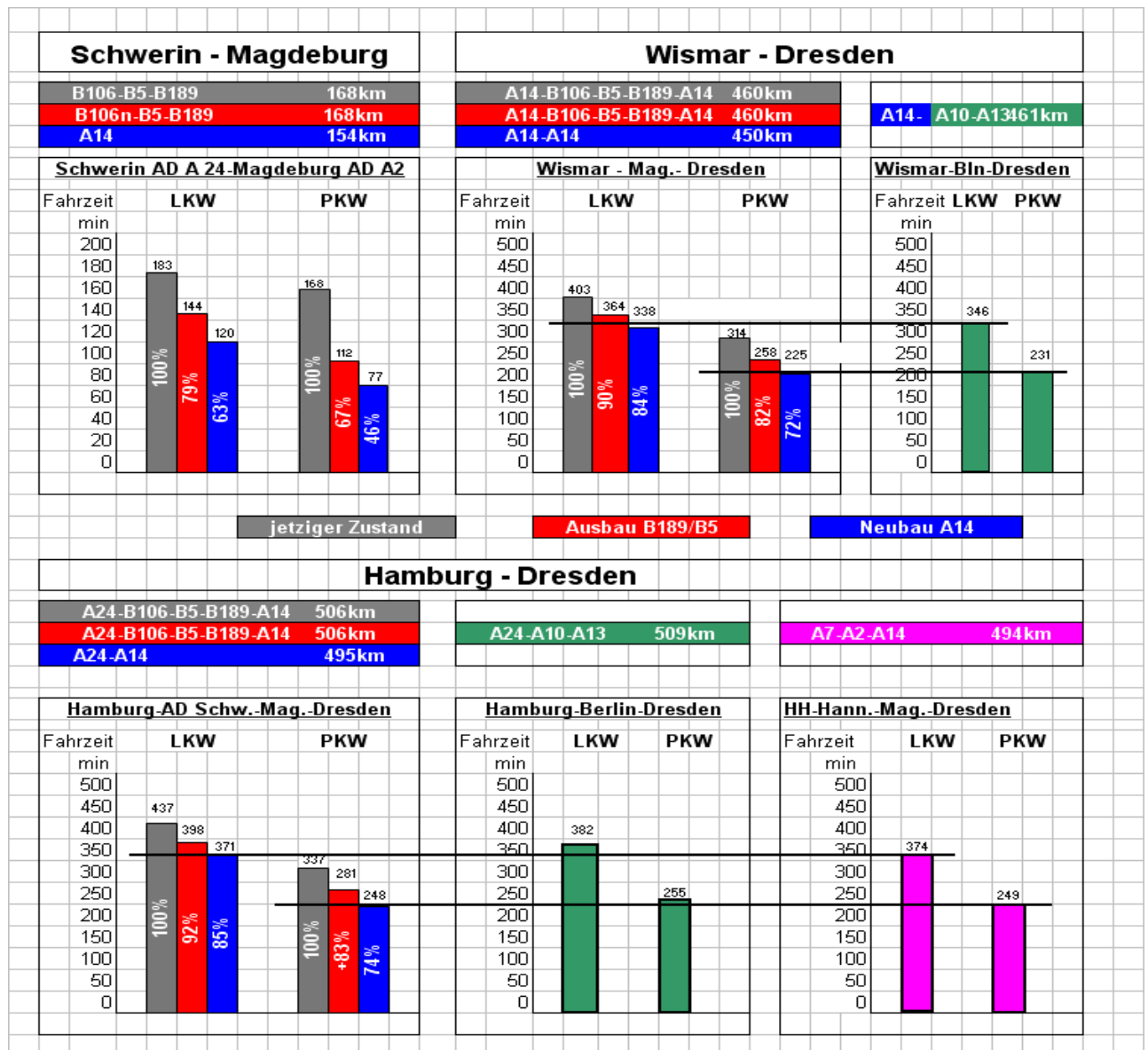
Die Fahrzeiteinsparung als Begründung für die A14 ist nicht nachvollziehbar. Wir haben in den nachstehenden Tabellen die Fahrzeiten für verschiedene Relationen berechnet und kommen zu dem Ergebnis, dass die A14 zwischen Magdeburg und Schwerin zu keinen wirksamen Fahrzeitverkürzungen gegenüber den vorhandenen Autobahnen führt.

LKW z.B., die von Wismar nach Dresden über Berlin fahren (A14→A24→A10→A13), benötigen lediglich 8 Minuten mehr, als wenn sie durchgängig auf der A14 über Magdeburg nach Dresden fahren würden. Bei Pkw beträgt die Einsparung sogar nur 6 Minuten.

Zu annähernd den gleichen Ergebnissen kommt man auf der Relation Hamburg – Dresden. Über Hannover und Magdeburg (A7→A2→A14) ergeben sich keine längeren Fahrzeiten, über Berlin (A24→A10→A13) benötigen LKW auch nur 10 Minuten mehr, als wenn sie über die A24 und die A14 fahren würden.

Auch gegenüber bedarfs- und verkehrsgerecht ausgebauten Bundesstraßen (B106, B5 und B189) sind keine bedeutsamen Einsparungen durch die A14 zwischen Magdeburg und Schwerin zu erzielen.

Diese Fahrzeiteinsparungen, die die Notwendigkeit der A14 begründen sollen, liegen im Bereich der Berechnungstoleranzen und rechtfertigen keine neue Autobahn.



Unserer Berechnung liegen folgende Fahrgeschwindigkeiten zugrunde:

Ø Fahrgeschwindigkeit km/h	LKW	PKW
Autobahn	80	120
ausgebaute Bundesstraßen	70	90
nicht ausgebaute Bundesstraßen	55	60

Rostock als Hafenstadt hat lagebedingt erst recht keinen Vorteil von der A14, da der Verkehr in Richtung Süden über die A19 geht.

Es ist also sinnvoller, die vorhandenen Straßen auszubauen – das gilt nach unserer Meinung sowohl für Bundesstraßen als auch für Autobahnen – und den Güterverkehr stärker als bisher auf die Schiene zu verlagern, als neue Autobahnen zu bauen, zumal jeder neue Autobahnkilometer zusätzliche Unterhaltskosten verursacht.

[... zur Erreichbarkeit der Region über die A14](#)

Die schlechte Erreichbarkeit der Region ist eine wesentliche Begründung für den angeblichen Bedarf der A 14. Diese Erreichbarkeit ist jedoch ein Ergebnis des derzeitigen Zustandes des vorhandenen Straßennetzes und kann durch deren Ausbau entscheidend verbessert werden. Politiker des Landes wie des Bundes glauben, dass nur der Neubau der A14 eine zufriedenstellende Erreichbarkeit regionaler Wirtschaftszentren und der betroffenen ländlichen Regionen garantiert. Die Erreichbarkeit der Oberzentren in Brandenburg (Potsdam, Cottbus, Frankfurt (Oder), Brandenburg an der Havel) wird durch die A 14 nicht verbessert, dazu wäre ein Ausbau des vorhandenen Straßennetzes erforderlich und wirkungsvoller. Würden die vorhandenen Straßen nach dem Vorbild des „Blauen Netzes“ ausgebaut, wären hinsichtlich der Erreichbarkeit annähernd die gleichen Wirkungen zu erzielen wie mit der A 14.

Es ist effektiver, Autobahnen dort auszubauen und Straßen dort zu ertüchtigen, die heute täglich von Staus geplagt sind. Durch die Aufhebung der Teilung Europas kommt dem Ost-West-Verkehr eine besondere Bedeutung zu, da hier das Verkehrsaufkommen in den letzten Jahren rapide anstieg.

Betrachtet man den Quell- und Zielverkehr für die Regionen entlang der B189 und B5, so kommt man zu der Schlussfolgerung, dass auch hier die A14 die Entwicklung der Fläche verhindert, da sie den für den Ausbau die dort vorhandenen Straßen das Geld abzieht. Was nützen uns schnelle Autobahnen, wenn sie nur über marode Straßen zu erreichen sind, wenn Ortskerne dem Durchgangsverkehr ausgesetzt bleiben, wenn dringend benötigte Gelder für Instandsetzung und Ausbau des regionalen Straßennetzes durch den Bau nicht benötigter Autobahnen verbraucht werden.

[... zu den raumordnerischen und regionalwirtschaftlichen Effekten der A14](#)

Die A14 hat nachteilige regionalwirtschaftliche Effekte für die Prignitz. Konkretes Beispiel dafür ist die Herausnahme der B 189 aus dem „Blauen Netz“ Brandenburgs im Jahre 2007. Die seinerzeitige Begründung lautete: die A 14 würde die Prignitz besser erschließen, damit wäre ein Ausbau der B 189 weniger notwendig. Die IHK Potsdam hat nach dieser Entscheidung 1197 Unternehmen aus Westbrandenburg dazu befragt. Ergebnis: 80 bis 90% sind davon negativ betroffen.

Es gibt keine Studien, die positive Effekte der Regionalentwicklung durch einen Autobahnbau belegen.

[... zu den Alternativen zur A 14](#)

Wegen des sehr hohen Umweltrisikos und weil sie zu unvermeidlichen Beeinträchtigungen von FFH-Gebieten führt, erhielt die A 14 im BVWP 2003 einen „naturschutzfachlichen Planungsauftrag“, der die Bedarfsanerkennung bis zur Lösung des Konflikts zwischen Naturschutz und Straßenbau aufhebt. Zur Minderung des Naturschutzrisikos soll als Alternative insbesondere der Ausbau des vorhandenen Straßennetzes (Null-Plus-Variante) geprüft werden, was im übrigen auch von der FFH-RL gefordert wird.

Diese Untersuchung wurde aber bisher noch nicht durchgeführt. 2004 wurden lediglich 2 Neubauvarianten geprüft:

- a) Neubau A 14, kein Ausbau der Bundesstraßen
- b) Neubau A 14 auf Trassen der Bundesstraßen + Neubau der Bundesstraßen

Nicht geprüft wurde der Ausbau der Bundesstraßen unter Verzicht auf Autobahn

Hierzu hat Prof. Udo Becker von der TU Dresden im Juli 2005 in einer Stellungnahme festgestellt, „*dass de facto zwei Autobahntrassen gegeneinander antreten: eine direkt neu zu bauende Variante, und eine indirekte, ebenfalls fast vollständig neu zubauende Variante, die aber noch viele alte Zwangspunkte berücksichtigen muss. Damit stand das Ergebnis bereits vor Beginn aller Berechnungen fest: Die Null-Plus-Variante musste länger, teurer, schlechter sein.* Vereinfacht heißt das, man macht aus einer vorhandenen Bundesstraße eine Autobahn und baut eine neue Bundesstraße daneben.

Namhafte Verkehrswissenschaftler und Ökonomen kommen in ihren Einschätzungen zum lokalen, überregionalen und Transitverkehr zur Schlussfolgerung, keine neuen Autobahnen in Deutschland zu bauen, sondern in zukunftsfähige und nachhaltige Verkehrskonzepte, die den gesamtgesellschaftlichen Anforderungen gerecht werden, zu investieren.

Der bedarfs- und verkehrsgerechte Ausbau der Bundesstraßen hätte gegenüber dem Neubau der A 14 unter anderem folgende **Vorteile**:

- **Einsparung von ca. 1 Milliarde Euro** (75% der Kosten, s. Anlage), die sinnvoller und effektiver eingesetzt werden könnten, z.B. für die Instandhaltung der bestehenden Straßen und Autobahnen (1/3 der Brücken sind sanierungsbedürftig)
- **Verminderung des Flächenverbrauchs um ca. 2000 ha** (für die A14 werden ca. 3000ha Fläche beansprucht, für die Alternative ca. 1000 ha) Das liegt ganz im Sinne der Nationalen Strategie über die biologische Vielfalt (NBS), deren zentrales Ziel es ist, die anhaltende Inanspruchnahme neuer Flächen für Siedlungs- und Verkehrszwecke deutlich zu reduzieren. 2000 ha Flächeneinsparung bedeutet 2000ha mehr Land für eine intakte Umwelt, für land- oder forstwirtschaftliche Nutzung, für Erholung und Freizeit und anderes mehr.
- **Geringere Beeinträchtigung des Schutzgutes unzerschnittene verkehrsarme Räume (UZVR)**. Lt. Bundes-Raum-Ordnungsgesetz (ROG) ist die großräumige und übergreifende Freiraumstruktur zu erhalten und zu entwickeln. Die Freiräume sind in ihrer Bedeutung für funktionsfähige Böden, für den Wasserhaushalt die Tier- und Pflanzenwelt sowie das Klima zu sichern oder in ihrer Funktion wieder herzustellen. Wirtschaftliche und soziale Nutzungen des Freiraums sind unter Beachtung seiner ökologischen Funktionen zu gewährleisten."
- **Vermeidung von weiten Umwegen** der regionalen Wirtschaft und Landwirtschaft infolge zerschnittener Kultur- der Naturlandschaften.
- **Weniger Verkehr** und somit **weniger Lärm, Abgase und Feinstaub**, die die Menschen und die Umwelt belasten.
- **Weniger Ausstoß von Kohlendioxid** als echter Beitrag zum Klimaschutz.

Fazit

Nach Würdigung aller Zahlen und Fakten, kommt man zwangsläufig zu dem Schluss, dass zu Gunsten des Ausbaus der Bundesstraßen nicht nur die A14 aufzugeben ist, sondern der gesamte „Hosenträger“ mit A 14, A 39 und B 190n. Gerade durch einen bedarfs- und verkehrsgerechten Ausbau der vorhandenen Bundesstraßen lassen sich die vorgegebenen Ziele, wie eine verbesserte Erreichbarkeit der Regionen, die Anbindung der Häfen ans Hinterland, ein durchlässigerer Transitverkehr und eine schnellere Anbindung der betreffenden Landkreise an das bestehende Autobahnnetz erreichen.

Weitere Informationen finden Sie unter

www.keineA14.de
www.keine-a39.de
www.pro-ratio.info