



**BÜNDNIS 90
DIE GRÜNEN**

**LANDTAGSFRAKTION
SACHSEN-ANHALT**

SCHNELLER ANKOMMEN – ABER WANN?

**Warum der Altmark jetzt nur
die Bundesstraße hilft**

Fragen und Antworten zum Grünen Plan B
für einen schnellen Ausbau

SCHLUSS MIT DEN LEEREN VERSPRECHUNGEN

DIE LANDESREGIERUNG VERSPRICHT IM STRASSENBAU MEHR ALS SIE HÄLT

Nicht mehr Kilometer um Kilometer mit 80 km/h hinter einem Lkw fahren müssen, Ortsumfahrungen zur Entlastung der Ortsmitte – das ist wünschenswert.

Aber wie kann man diese Ziele erreichen?

Die Landesregierung sagt seit über zehn Jahren: durch die Nordverlängerung der A 14 von Magdeburg nach Schwerin.



Doch seitdem hat sich wenig getan. Bis 2015 werden nur fünf der vorgesehenen 100 Kilometer Autobahn gebaut sein. Als Landtagsfraktion von BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN in Sachsen-Anhalt möchten wir Sie darüber informieren, warum wir uns dafür einsetzen, Alternativen zum Bau der A 14 durch die Altmark zu prüfen.

WAS SPRICHT GEGEN DIE A 14?

Der Bau der A 14-Nordverlängerung von Magdeburg nach Schwerin kostet viele tausend Hektar Wald- und Landwirtschaftsfläche. Sie steht in Konflikt mit dem Erhalt des einzigartigen Naturerbes im nördlichen Sachsen-Anhalt. Vor allem aber ist sie nicht bezahlbar: Nach der letzten Schätzung aus dem Jahr 2008 ist die A 14-Nordverlängerung mit knapp 1,3 Milliarden Euro das derzeit teuerste geplante Autobahnprojekt in Deutschland. Das Problem: Weil das Geld fehlt, werden immer nur kleine Stücke gebaut. Schwierigkeiten liegen u.a. in Planungsverzögerungen, fragwürdigen Verkehrsprognosen und Kostensteigerungen. Ob die Autobahn je fertig wird, steht in den Sternen.

IST DIE FINANZIERUNG DER A 14 NICHT SICHER?

Die Landesregierung wird nicht müde zu sagen: Die Finanzierung ist sicher. Das klingt wie „Die Rente ist sicher“ und ist ebenso wenig glaubwürdig. Ursprünglich sollte die Autobahn für 584 Millionen Euro zu haben sein. Mit der konkreteren Planung 2008 explodierten die Kosten auf 1,3 Milliarden Euro. Ein Teil der Finanzierung wird durch eine Vereinbarung zwischen Bund und Ländern geregelt. Jedoch bezieht sich diese Vereinbarung lediglich auf die erste von drei geplanten Phasen. Doch auch die Finanzierung der ersten Phase ist nun unsicher: 42 Prozent der Kosten sollten durch die EU bezahlt werden – aus einem Programm, dessen aktuelle Projekte bis 2015 fertig gestellt werden müssen. Um dies bewerkstelligen zu können, hätte spätestens im Sommer 2012 mit dem Bau begonnen werden müssen. Dies ist aber nur für einen kleinen Teilabschnitt tatsächlich erfolgt, weil die Verwaltung für andere Bauabschnitte Mitte 2012 die Genehmigung nicht abgeschlossen hatte.

Hinzu kommt, dass die Kosten voraussichtlich unterschätzt wurden: Die Verkehrskommission des Wirtschaftsrates veranschlagt die Kosten pro Autobahnkilometer auf 15,1 Millionen Euro. Stimmen die Zahlen, würde dies die Baukosten bei der A 14-Nordverlängerung noch weiter in die Höhe treiben. Zum Vergleich: Für den abgeschlossenen vierstreifigen Ausbau der B 81 fielen Kosten von etwa 3,4 Millionen Euro pro Kilometer an.

BRINGT DIE A 14 DEN WIRTSCHAFTSAUFSCHWUNG?

Immer wird argumentiert, dass sich Industrieunternehmen mit neuen Arbeitsplätzen in der Altmark ansiedeln würden, wenn die A 14 käme. Das klingt gut. Es lässt sich aber nicht belegen.

Würden Autobahnen gegen die Arbeitslosigkeit helfen, müsste sich das an der Statistik ablesen lassen. Tatsächlich ist in Sachsen-Anhalt die Arbeitslosigkeit sowohl im Landkreis Stendal (ohne Autobahn) als auch im Landkreis Mansfeld-Südharz (mit Autobahn) sehr hoch. Im Landkreis Harz (ohne Autobahn) und im Landkreis Börde (mit Autobahnen) ist sie niedrig. Ein klarer Zusammenhang existiert nicht.

Zudem stehen in ganz Sachsen-Anhalt Gewerbegebiete an Autobahnen leer. Warum sich Unternehmen gerade in weiteren Gewerbegebieten in der Altmark ansiedeln sollten, bleibt da ein Rätsel.



Selbst ein Gutachten für die Landesregierung zu wirtschaftlichen Handlungsoptionen für Sachsen-Anhalt kommt zu dem Schluss, dass es

„nicht gerechtfertigt erscheint, uneingeschränkt den weiteren Ausbau der Verkehrsinfrastruktur zu forcieren.“ *(ifo-Institut 2010)*



WENN NICHT A 14 – WAS DANN?

DER GRÜNE PLAN B IN ALLER KÜRZE

Die Landesregierung hängt weiter an der Illusion Autobahn. Doch seitdem die A 14-Nordverlängerung im Jahr 2003 in den Bundesverkehrswegeplan eingestellt wurde, hat sich viel getan: Die Kosten sind explodiert. Zudem wurde der Naturschutzvorbehalt nicht abgearbeitet, der im Bundesverkehrswegeplan stand.

Eine gute Planung kennt immer einen Plan B: Was machen wir, wenn Plan A nicht klappt? Da die Landesregierung hier schläft, hat die Landtagsfraktion von BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN einen solchen Plan erarbeiten lassen.

Der Ausbau von Bundesstraßen ist wesentlich kostengünstiger als der Bau von Autobahnen – dennoch würden auch Bundesstraßen die bestehenden Probleme lösen und zur Verbesserung der verkehrlichen Situation für die Menschen in der Altmark beitragen. Durch Verzicht auf die Nordverlängerung der A 14 könnte Sachsen-Anhalt eine Vielzahl wichtiger Verkehrsprojekte in der Altmark finanzieren. Daher verlangen wir die Prüfung dieser Alternative. Unserer Meinung nach muss der günstigeren und umweltfreundlicheren Alternative der Vorzug gewährt werden.



Wittenberge

Amd-Elbe-Heidung

Seehausen

Arenberg-Verkehrfläche

Havelberg

Osterburg

Exleben

Groß-Schwechten

Stendal

Buchholz

Tangermünde

Ostsee-Ferienpark

Lützenitz

Tangerhütte

Dolle

Colbitz-Letzlinger Heide

Colbitz






Lindhorst-Rauschen-Forst

Wolmirstedt

Barleben

Magdeburg

ALTERNATIVE ZUM BAU DER A14

-  4-spurige Bestandsstrecke
-  4-spuriger Ausbau, im Bau
-  2-spurige Bestandsstrecke
-  3-spuriger Ausbau innerhalb der nächsten 2-3 Jahre (2-spurige Bestandsstrecke)
-  3-spuriger Ausbau innerhalb der nächsten 5-6 Jahre (2-spurige Bestandsstrecke)

Die Karte gibt einen Überblick über die notwendigen Ausbauprojekte entlang der B 189.

ALTERNATIVE ZUM BAU DER A14

ÜBERHOLSPUREN UND ORTSUMGEHUNGEN

Bundesstraßen ermöglichen ein schnelles Fortkommen – wenn man nicht hinter einem Lkw fährt. Überholmöglichkeiten können durch den dreispurigen Ausbau geschaffen werden, der in unserem Vorschlag enthalten ist.

Wir wollen die B 189 als Nord-Süd-Verbindung durch die Altmark und Börde ausbauen. Noch einmal günstiger wird dies, weil dabei bereits gebaute Abschnitte, wie die B 189 bis Wolmirstedt und die Ortsumfahrung Stendal, genutzt werden können.

Wichtig für uns – wie auch für die betroffenen Bürgerinnen und Bürger – ist auch die Entlastung von Abgasen und Lärm in den Orten entlang der Bundesstraßen. Colbitz, Dolle, Buchholz und Erxleben brauchen endlich eine Ortsumgehung. Auch entlang der B 71 werden Ortsumgehungen dringend benötigt. Da die Finanzierung des Baus der A 14-Nordverlängerung in den Sternen steht, ist auch nicht klar, wie lange diese Orte noch auf ihre Umgehungen warten müssen und ob sie diese jemals bekommen werden. Bei Umsetzung unseres Vorschlags wäre die Finanzierung der Ortsumgehungen geklärt und fest im Plan verankert.

MÖGLICHER AUSBAU DER B 189 IM DETAIL

AM BEISPIEL DER ABSCHNITTE MIT DEN ORTSUM-
GEHUNGEN DOLLE, BUCHHOLZ UND ERLEBEN.



ZWEISPURIGE TRASSE



DREISPURIGE TRASSE, BAUBEGINN
INNERHALB 2-3 JAHRE



DREISPURIGE TRASSE, BAUBEGINN
INNERHALB 5-6 JAHRE





WURDE DER AUSBAU DER B 189 NICHT LÄNGST UNTERSUCHT?

Immer wieder hört man: Der Ausbau der Bundesstraßen sei doch längst untersucht worden und habe sich als zu teuer herausgestellt.

Richtig ist: Untersucht wurde, was es kostet, entlang der bisherigen Trasse der B 189 eine Straße im Autobahnformat zu bauen. Dieses absurde Projekt, auch Null-Plus-Variante genannt, wäre tatsächlich länger und damit teurer als die A 14 auf der nun geplanten Trasse. Mit der Suche nach einer kostengünstigen Alternative hatte dies aber nichts zu tun.



Bahnstrecken ausbauen!

WIE KANN MAN VERKEHR AUF DIE BAHN VERLAGERN?

Angesichts steigender Treibstoffpreise gewinnt auch die klimafreundliche Bahn an Bedeutung – für Personen und Güter. Auch für den Ausbau der Bahn wären bei Verzicht auf die A 14-Verlängerung noch Mittel vorhanden.

So könnte die Strecke Magdeburg-Stendal-Wittenberge auf 160 km/h ausgebaut werden und wäre damit für Intercity und Intercity Express (ICE) wieder attraktiv.

Insgesamt wären der Ausbau der Bundesstraße und der Bahn für unter 500 Mio Euro zu finanzieren. Demgegenüber steht der Finanzbedarf der A 14 von über 750 Millionen Euro allein in Sachsen-Anhalt, von denen bisher lediglich 50 Millionen Euro durch den Bau der Ortsumgehung Colbitz gebunden sind.

WIE SCHNELL LÄSST SICH DAS UMSETZEN?

Schnell passiert ohne Geld bei der A 14 nichts.

Ab 2013 wird ohnehin ein neuer Bundesverkehrswegeplan (BVWP) erstellt. In der Zwischenzeit werden nur bereits begonnene Projekte weiter gebaut. Daher ist jetzt der richtige Zeitpunkt, die Alternativen zu planen. So wird das Planungsverfahren vom Kopf auf die Füße gestellt.

Die geplanten Gelder statt für die Autobahn für alternative Projekte zu verwenden, sollte mit dem Bundesministerium politisch leicht zu vereinbaren sein. Schließlich ist dort das Geld knapp. Auch wenn der neue BVWP nicht fertig ist, werden dringende Projekte immer wieder direkt vom Bundesminister in Auftrag gegeben. So ist es zum Beispiel an der B 27 und B 241 in Niedersachsen geschehen.

WIE LANG BRAUCHEN DIE GENEHMIGUNGSVERFAHREN?

Für den Ausbau der Bundesstraßen wären entsprechende Genehmigungsverfahren nötig. Viel Zeit nehmen dabei die naturschutzfachlichen Untersuchungen ein, die aber wegen der A 14-Planungen schon weitgehend vorhanden sind.

An der Ausbaustrecke nördlich von Colbitz bis südlich Stendal kann dies in 2-3 Jahren abgeschlossen werden, weil hier die A 14-Trasse in unmittelbarer Nähe geplant war. Für die Ortsumgehungen und den Abschnitt nördlich Stendal sind dagegen vermutlich fünf Jahre Planungszeit anzusetzen. Auch bei einer Bundesstraßenplanung sind zeitverzögernde Klagen gegen die Genehmigung möglich. Weil der Ausbau der Bundesstraße aber viel weniger Menschen und Natur beeinträchtigt, sind Klagen seltener.

Wichtig ist: Die Verantwortlichen müssen endlich die entsprechenden Schritte unternehmen, um das vom Scheitern bedrohte Milliardenprojekt A 14-Nordverlängerung ablösen zu können. Ein Ausbau der B 189 ist finanzierbar und damit wesentlich realistischer.

WIR SIND FÜR SIE IM LANDTAG. SPRECHEN SIE UNS AN!



Christoph Erdmenger

Wirtschaftspolitischer Sprecher

Tel.: 03493 434 078 Fax: 03493 978 8580

E-Mail: christoph.erdmenger@gruene.de

Die Landtagsfraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN erreichen Sie

auf Facebook: <http://www.facebook.com/GrueneFraktionLSA>

per E-Mail: fraktion@gruene.lt.sachsen-anhalt.de

per Telefon: 0391 560 4011

per Fax: 0391 560 4006

Abonnieren Sie unseren Newsletter:

<http://gruene-fraktion-sachsen-anhalt.de/service/newsletter>

Kontaktdaten aller Abgeordneten und MitarbeiterInnen der Fraktion, aktuelle Pressemitteilungen sowie Informationen zu unseren parlamentarischen Initiativen finden Sie auf:

www.gruene-fraktion-sachsen-anhalt.de

IMPRESSUM

Herausgeberin:

Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN

im Landtag von Sachsen-Anhalt

Domplatz 6-9

39104 Magdeburg

Verantwortlicher (V.i.S.d.P.):

Udo Mechenich (Pressesprecher)

Fotonachweise:

Lindenthal / photocase.com (Umschlag), ***DJ*** / photocase.com

(S.2), muffinmaker / photocase.com (S.4), traumtod / photocase.com

(S.5), inkpark / photocase.com (S.10), wagg66 / photocase.com (S.11)

www.gruene-fraktion-sachsen-anhalt.de

fraktion@gruene.lt.sachsen-anhalt.de

Diese Veröffentlichung dient der Information über unsere parlamentarischen Initiativen. Sie darf nicht zu Wahlkampfzwecken verwendet werden.