

Antrag

der Abgeordneten Stephan Kühn, Winfried Hermann, Dr. Anton Hofreiter, Undine Kurth (Quedlinburg), Dr. Harald Terpe, Cornelia Behm, Dr. Valerie Wilms, Bettina Herlitzius, Ingrid Nestle, Daniela Wagner, Hans-Josef Fell, Ulrike Höfken, Bärbel Höhn, Sylvia Kotting-Uhl, Oliver Krischer, Nicole Maisch, Friedrich Ostendorff, Dr. Hermann Ott, Dorothea Steiner, Markus Tressel und der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN

Zukunftsfähige Alternativen zur Nordverlängerung der Bundesautobahn 14 (Magdeburg–Schwerin) entwickeln

Der Bundestag wolle beschließen:

I. Der Deutsche Bundestag stellt fest:

Im Bedarfsplan des gültigen Fernstraßenausbaugesetzes ist die Autobahn 14 von Magdeburg nach Schwerin als vordringliches Projekt ausgewiesen. Sechs Abschnitte der so genannten A-14-Nordverlängerung befinden sich derzeit in der Planfeststellung; im Abschnitt Wolmirstedt–Colbitz liegt bereits der Planfeststellungsbeschluss vor, allerdings ist dazu eine Klage des Bundes für Umwelt und Naturschutz Deutschland (BUND) vor dem Bundesverwaltungsgericht anhängig.

Der Neubau der A 14 ist das umstrittenste Straßenverkehrsprojekt Ostdeutschlands, da der Bedarf für die Autobahn bis heute nicht nachgewiesen wurde und teilweise ökologisch sensible Gebiete durchschnitten werden.

In der Begründung des Vorhabens werden vor allem die besseren Verkehrsbeziehungen zu den deutschen Seehäfen hervorgehoben. Dabei werden die Relationen zu den wichtigsten Nordseehäfen Hamburg und Bremerhaven durch die Nordverlängerung der A 14 nicht verbessert: Nach Bremerhaven ist die Strecke aus dem Raum Halle/Leipzig über das bestehende Autobahnnetz sogar um 140 Kilometer kürzer, auch nach Hamburg ergibt sich keine Verkürzung.

Angesichts einer prognostizierten Verkehrsstärke von 16 000 Fahrzeugen pro Tag muss festgestellt werden, dass der Bedarf für eine milliardenschwere Investition nicht gegeben ist, da dieses Aufkommen problemlos von dem zweistreifigen Querschnitt einer Bundesstraße bewältigt werden kann.

Neben den immensen Kosten in Höhe von 1,3 Mrd. Euro ist für den Fernstraßenbau durch Altmark und Prignitz auch aus naturschutzfachlicher Sicht ein hoher Preis zu zahlen. 41 Prozent der untersuchten Fläche im Autobahnkorridor weisen ein sehr hohes sowie 24 Prozent ein hohes Umweltrisiko auf. Das Vorhaben würde 19 Flora-Fauna-Habitat- sowie drei EU-Vogelschutzgebiete beeinträchtigen.

Auf Grund dieser Konflikte erfolgte die Einstufung des Fernstraßenprojekts in den Vordringlichen Bedarf mit besonderem naturschutzfachlichem Planungsauftrag des Bundesverkehrswegeplans 2003.

Auch das Ziel der Bundesregierung, die Flächeninanspruchnahme für Siedlungs-, Gewerbe- und Verkehrsflächen zurückzuführen, wird durch den Autobahnneubau konterkariert. So soll die A 14 teilweise auf der Trasse der Bundesstraße 189 verlaufen, die ihrerseits verlegt werden soll.

Von Seiten der Autobahnbefürworter wird der Bedarf der Verbindung Magdeburg–Schwerin vor allem mit der „Förderung strukturschwacher Regionen“ begründet.

Die Vorhabenträger des Autobahnprojekts unterstellen dabei ohne Berücksichtigung jüngster wissenschaftlicher Erkenntnisgewinne, dass der Bau einer Fernstraße quasi zwangsläufig positive regionalwirtschaftliche Effekte in den von der Autobahn durchquerten Regionen auslöst. In einer aktuellen vom Bundesministerium der Finanzen in Auftrag gegebenen Studie (vgl. Monatsbericht des BMF Juli 2010) konnte „keine empirische Evidenz für direkte Beschäftigungseffekte von Verkehrsinfrastrukturinvestitionen gefunden werden.“ Dass die Auffassung der Vorhabenträger nicht haltbar ist, belegt auch eine Studie mit dem Titel „Regionale Effekte der Fernstraßeninfrastruktur auf die wirtschaftliche Entwicklung in Thüringen“ (Prof. Dr. Matthias Gather, Fachhochschule Erfurt, Januar 2003). Am Beispiel der neuen Autobahnen 71 und 73 konnte nachgewiesen werden, dass Autobahnen nicht notwendig und keinesfalls hinreichend für eine positive regionalwirtschaftliche Entwicklung sind. Im Gegenteil, „in strukturschwachen Teilräumen besteht [...] die Gefahr, dass sich durch den beschleunigten Anpassungs- und Modernisierungsdruck der regionalen Wirtschaft die Probleme des Arbeitsmarktes zunächst sogar weiter verschärfen“.

Die Annahme, dass mit dem Bau der A 14 strukturschwache Regionen wie die Altmark und die Prignitz gefördert werden und sich dadurch positive regionalwirtschaftliche Effekte einstellen, ist vor diesem Hintergrund nicht haltbar. Erfahrungen zeigen weiterhin, dass es nur zu Verlagerungseffekten innerhalb der Region kommt: Eine Gemeinde mit einem Gewerbegebiet nahe der Trasse gewinnt, eine andere verliert.

Insgesamt erwecken die in den Planfeststellungsunterlagen getroffenen Aussagen zur Begründung des Bedarfs der A 14 den Eindruck, dass die Entscheidung „pro Autobahn“ nachträglich politisch begründet werden soll, da der Bedarf mit wissenschaftlich fundierten Methoden nicht plausibel hergeleitet und begründet werden kann.

Die Nordverlängerung der A 14 ist auch ein Beispiel für den „Aufbau Ost“ nach altem Muster: Ohne den tatsächlichen Nutzen zu hinterfragen, erhielten Infrastrukturprojekte bisher oberste Priorität. 20 Jahre nach Vollendung der staatlichen Einheit müssen aus den bisherigen Erfahrungen Lehren gezogen werden.

Investitionen in die Verkehrsinfrastruktur sind längst nicht mehr per se für die Entwicklung einer Region förderlich. Die in diesem Zusammenhang postulierte Infrastrukturlücke existiert in Ostdeutschland nicht mehr. Im Gegenteil, in weiten Teil ist die Verkehrsinfrastruktur in den neuen Bundesländern in einem besseren Zustand als die in den alten Bundesländern. Trotzdem stagniert die wirtschaftliche Leistungskraft der neuen Bundesländer bei ca. 73 Prozent des Bruttoinlandsprodukts-West.

Die Entwicklung des Bundesfernstraßennetzes in seinen Grundzügen muss auch in Ostdeutschland als abgeschlossen betrachtet werden. Weitere Investitionen in die Straßeninfrastruktur generieren keinen zusätzlichen Nutzen; vor dem Hintergrund der klimapolitischen Herausforderungen wirken sie kontraproduktiv.

Demgegenüber hinkt der Ausbau der Eisenbahninfrastruktur in der betroffenen Region hinterher. Der für den Schienengüterverkehr sehr wichtige zweigleisige Ausbau der Strecke Stendal–Uelzen wurde wieder auf Eis gelegt, genauso wie die Erhöhung der Geschwindigkeit zwischen Stendal, Magdeburg und Wittenberge. Dabei handelt es sich lediglich um Ausbauvorhaben im Bestandsnetz.

Insbesondere die vollständige Zweigleisigkeit der „Amerikalinie“ ist für den wachsenden Seehafenhinterlandverkehr von strategischer Bedeutung. Der Ausbau zwischen Uelzen und Stendal ist Bestandteil des so genannten Korridors Ost in der Relation (Hamburg–)Uelzen–Magdeburg–Leipzig–Hof–Regensburg, mit dem ein weiterer leistungsfähiger Korridor für den Schienengüterverkehr in Nord-Süd-Relation geschaffen wird, um die hoch belastete Strecke über Hannover–Göttingen–Fulda–Nürnberg wirksam zu entlasten.

II. Der Deutsche Bundestag fordert die Bundesregierung daher auf,

1. gegenüber den Ländern Sachsen-Anhalt, Brandenburg und Mecklenburg-Vorpommern darauf hinzuwirken, die laufenden Planfeststellungsverfahren für die A-14-Nordverlängerung einzustellen;
2. die für den Neubau der A 14 vorgesehenen Bundesmittel in Höhe von 1,3 Mrd. Euro für Investitionen in zukunftsfähige Verkehrsinfrastrukturprojekte zu verwenden, die einen wesentlich höheren verkehrlichen Nutzen aufweisen, die der Verlagerung des Verkehrs auf den energieeffizienteren Verkehrsträger Eisenbahn dienen und unser Verkehrssystem auf diese Weise zukunftssicherer machen. Dazu müssen die Mittel insbesondere
 - a) in den bedarfsgerechten Ausbau der B 71, B 189, B 5 und B 106 einschließlich von Ortsumfahrungen fließen (B 71 und B 189 müssen zudem wegen der LKW-Schleichverkehre in die Bemaßung aufgenommen werden),
 - b) für den zweigleisigen Ausbau der so genannten Amerikalinie, Stendal–Salzwedel–Uelzen, bereitgestellt werden,
 - c) für den Ausbau der Strecke Magdeburg–Stendal–Wittenberge für eine Geschwindigkeit von 160 km/h eingesetzt werden,
 - d) für den Ausbau der Halle-Kasseler Bahn über Sangerhausen und Nordhausen verwendet werden,
 - e) für die Beschleunigung der Bahnstrecke Magdeburg–Sangerhausen–Erfurt ausgegeben werden,
 - f) für die Schließung der Elektrifizierungslücke bei der Eisenbahnstrecke Bad Kleinen–Lübeck bereitgestellt werden,
 - g) für eine Verbesserung der Bahnverbindung Schwerin–Lübeck investiert werden sowie
 - h) zur Erneuerung und zum kapazitiven Ausbau der Eisenbahnknoten Magdeburg und Halle aufgebracht werden.

Berlin, den 14. Dezember 2010

Renate Künast, Jürgen Trittin und Fraktion

