

PDS Sachsen-Anhalt:

**Für eine nachhaltige Infrastruktur- und
Regionalentwicklung der Altmark**

Magdeburg, 27. Februar 2002

Vorwort

Vor genau einem Jahr, am 26.02.2002, hatte die PDS anlässlich der vom Minister für Wohnungswesen, Städtebau und Verkehr, Herrn Dr. J. Heyer, ins Leben gerufenen Initiative „Bündnis der Region“ ihr alternatives Konzept der Straßenverkehrserschließung der Altmark der Öffentlichkeit vorgelegt. Während die Befürworter einer Nordverlängerung der A 14 allen Raum haben, um ihre Argumente zu präsentieren, wird die Position der PDS standhaft auf die Formel „PDS ist gegen die A 14“ reduziert. Selbst in der Regierungserklärung des Ministerpräsidenten auf der letzten Landtagssitzung am 21.02.2002 „Standortbestimmung für Sachsen-Anhalt“ fand die PDS einzig wegen „ihrer anachronistischen Vorbehalte“ gegenüber der A 14 namentliche Erwähnung.

Angesichts der gegenwärtig immer weiter klaffender Schere zwischen den in politischen Absichtserklärungen und Sonntagsreden gemachten Bekenntnissen zum Klimaschutz, zu einer Verkehrswende und zu einer nachhaltigen Entwicklung, und dem tatsächlichen praktischen Handeln, sieht sich die PDS in ihrem Ringen um ganzheitliche Betrachtungsweisen und für eine wirkliche nachhaltige Entwicklung Sachsen-Anhalts bestärkt.

Unserer vor einem Jahr getroffenen Prognosen und Vorstellungen haben in der Zwischenzeit bereits ihre Bestätigung gefunden. Somit fühlen wir uns in unseren Ansichten bestärkt. Deshalb stellen wir unser Konzept in einer nur redaktionell leicht überarbeiteten Fassung nochmals zur Diskussion.

Unverantwortliche Stigmatisierung der Altmark

Je nachdrücklicher das weitere Schicksal der Altmark von der „Lebensader A 14“ abhängig gemacht wird, desto mehr muss sich bei einem Außenstehenden und mit der Region nicht Vertrauten der Eindruck verfestigen, dass sich ein Engagement in der Altmark erst lohne, wenn auch die Autobahn da ist ...Verkehrsminister Dr. Heyer ist in diesem Punkt zuzustimmen, wenn er davor warnt, aus parteipolitischem Interesse die Verkehrsinfrastruktur der Altmark schlecht zu reden (Volksstimme Havelberg, 21.4.1999).

Dabei hat die Altmark in so manchem Bereich eine Vorreiterrolle in Sachsen-Anhalt übernommen. Auf der Regionalkonferenz Altmark im Sommer 2000 erklärte Ministerpräsident Dr. Höppner: "Die Altmark war in Sachsen-Anhalt von Anfang an Vorreiter bei der Umsetzung gemeinde- und landkreisübergreifender Regionalplanung. Sie ist dies auch heute, wie die II. Regionalkonferenz und die Vorstellung der Fortschreibung des Regionalen Aktionsprogramms zeigen."

Beispielhaftes leistet die Region mit dem seit 1997 bestehenden Unternehmensnetzwerk Altmark e.V. (UNA), dem gegenwärtig ca. 90 Firmen aller Branchen angehören, dem von 10 Städten geknüpften „Städtenetzwerk Altmark“, der Koordinierungsstelle (KOST) der Kommunalen Arbeitsgemeinschaft zur Zusammenarbeit im Elbtal zur Entwicklung nachhaltiger Landnutzungs- und Wirtschaftsformen im Biosphärenreservat Flusslandschaft Elbe oder mit dem Regionalmanagement (RemA).

Damit die Wirtschaft brummt, braucht die Altmark eine Autobahn ... (Volksstimme Osterburg, 26.4.2000)

Autobahn = Prosperität! Auf diese einfache Gleichung lassen sich letztendlich alle Aussagen der Befürworter der A 14 reduzieren. Demnach müssten die beiden Altmarkkreise gegenüber Landkreisen, die bereits seit langem über einen Autobahnanschluss verfügen, in wesentlichen bevölkerungs-, arbeitsmarkt- und wirtschaftsstrukturellen Kennziffern das Nachsehen haben.

In dem vom isw Halle entwickelten „Regionalmonitor Sachsen-Anhalt“ erreichte der Altmarkkreis Salzwedel unter den 24 Landkreisen und kreisfreien Städten immerhin Platz 12. Der Landkreis Stendal kam bei dem Ranking zwar nur auf den drittletzten Platz, jedoch schnitten beide Landkreise bei dem Einzelparameter Infrastruktur Verkehr mit den Plätzen 10 (SAW) und 17 (SDL) deutlich besser ab.

Nachhaltigkeit und Regionales Aktionsprogramm Altmark-RAP II

Mit den Zielen und Inhalten des RAP II soll dem Grundsatz einer nachhaltigen regionalen Entwicklung zunehmend besser entsprochen werden. In einer nachhaltigen Regionalentwicklung und Regionalpolitik kann es keine Priorität kurzfristiger wirtschaftlicher Interessen mehr geben. Alle Wirtschaftstätigkeit steht unter dem Vorbehalt der ökologischen Nachhaltigkeit, d.h. die Tragkapazität der Umwelt stellt die letzte, unüberwindliche Schranke für alle menschlichen Aktivitäten dar.

Seinem selbst gestellten Anspruch der Nachhaltigkeit wird das RAP II in weiten Teilen durchaus gerecht. Zu nennen sind die Abschnitte und Projektbündel

- Förderung von Wettbewerbsfähigkeit, Innovation und Beschäftigung
- Entwicklung der regionalen Infrastruktur
- Schutz und Verbesserung der Umwelt
- Kooperationsverbände und Vermarktungsinitiativen

Wenn die Sachargumente ausgehen, blüht der politische Lobbyismus

Da große Investitionsprojekte miteinander um knappe Haushaltsmittel konkurrieren, sollen die augenscheinlich schwachen verkehrs- und wirtschaftspolitischen Argumente pro A 14 nun in bewährter Weise durch politischen Lobbyismus ausgeglichen werden. Daran ist auch das von Verkehrsminister Dr. Heyer am 26.02.2001 initiierte „Bündnis der Region“ gescheitert. Zu offensichtlich schimmerte die wahre Absicht hindurch ... Weshalb wird dieser politische Druck aufgebaut, um „... in absehbarer Zeit von der Bundesregierung die politische Zusage für die A-14-Nordverlängerung (zu) erhalten...(MP Höppner).“ Weshalb sollte die Bundesregierung dem Souverän vorgreifen? Oder hat die Nordverlängerung der A 14 einen objektiven Vergleich mit den anderen Projekten des Bundesverkehrswegeplanes 2003 zu fürchten?

Nach uns vorliegenden Zwischenergebnissen von Studien zu den transeuropäischen Verkehrskorridoren wird dem Projekt nur eine mittlere Priorität eingeräumt. Mindestens gleich-

rangig wird dabei die Ertüchtigung des Eisenbahnnetzes gesehen! Und eine Variantenberechnung ergab, dass hinsichtlich der EU-Osterweiterung bei einem Status Quo der Verkehrsinfrastruktur die Entwicklungschancen für die Altmark am besten sind!!

Von verantwortungsvoller Politik und einem Gemeinwohl dienendem Einsatz der öffentlichen Finanzmittel für die Verkehrswege als teure, langlebige Wirtschaftsgüter hat die PDS andere Vorstellungen.

Die A 14 und das Erfordernis nach einem radikalen Umsteuern in der Verkehrspolitik

Der unlängst von der Bundesregierung vorgelegte Zwischenbericht zum Stand des Nationalen Klimaschutzprogramms (BT-Drs. 14/4729) musste für den Verkehrsbereich eine vergleichsweise klimapolitisch ungünstigste Entwicklung konstatieren. Und seriöse Prognosen gehen davon aus, dass die Emissionen im gesamten Verkehrsbereich weiter ansteigen werden. Bestenfalls lässt sich der straßenbedingte Anteil auf dem heutigen Niveau einfrieren. Selbst zur Erreichung nur dieses Minimalzieles ist Konsequenz bei verkehrs-, klimaschutz- und fiskalpolitischen Maßnahmen vonnöten.

Der Ausweg ist bekannt – es kommt darauf an, ihn endlich zu beschreiten!

Sowohl im eingangs zitierten Bericht der Bundesregierung als auch im Verkehrsbericht 2000 des Bundesministeriums für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen wird den Erfordernissen verbal durchaus Rechnung getragen, jedoch dominieren in der Praxis weiter die alten Denk- und Handlungsmuster.

Wo, wenn nicht in einem so ländlich geprägten Raum wie der Altmark sollten die im Verkehrsbericht 2000 der Bundesregierung verankerten Prinzipien „Der Flächenverbrauch von Bundesverkehrswegen soll in engen Grenzen gehalten werden. Erhaltung der vorhandenen Substanz und Steigerung ihrer Effizienz haben Vorrang vor Aus- und Neubau. ... Statt die Landschaft durch neue Trassen zu zerschneiden, werden bestehende Verbindungen in ihren Kapazitäten erweitert,“ verwirklicht werden können?

Das begonnene zähe und fachlich-sachliche Argumente negierende Ringen um die Trassenführung ist egoistisch auf den größtmöglichen Vorteil des eigenen politischen Wirkungskreises ausgerichtet. Wir finden unsere vor einem Jahr getroffenen Einschätzungen (leider) vollauf bestätigt.

Zeithorizonte

Die Zeit arbeitet gegen die Altmark, ist eines der wesentlichen Argumente pro A 14. Schicksalhaft wird die wirtschaftliche Entwicklung der Altmark abhängig gemacht vom Autobahnbau. Damit werden in verantwortungsloser Weise Erwartungen geschürt ohne gleichermaßen die Zeithorizonte bis zur Realisierung offen zu benennen:

Aufnahme in den novellierten Bundesverkehrswegeplan frühestens Ende 2003.
Planungs-, Genehmigungs- und Bauphase umfassen im günstigsten Falle 10 Jahre
Eine durchgängige Befahrbarkeit (vgl. die weitgehend unstrittige A 14 Halle - Magdeburg) wäre im günstigen Fall – bei einem vorzeitigen Planungsbeginn - um das Jahr 2013 möglich.

Erst in den letzten Wochen finden sich beispielsweise vom MdB Weiß gleichlautende Äußerungen.

Die A 14 - Autobahn für die oder durch die Altmark ?

Die Verkehrstudie Nordost kommt bei der Prognose des Verkehrsaufkommens der Altmark zu der Aussage, daß die prognostizierten 29.000 KFZ/ 24 h für die Begründung des Bau einer Autobahn nicht ausreichen. Es ist dafür eine Verkehrsmenge von mindestens 40.000 KFZ / 24 h erforderlich. Da die A 14 unabhängig von der Trassenführung nur die Hälfte des regionalen Verkehrs aufnimmt, ergibt sich zur Rechtfertigung der Bedarf einer Belegung zu drei Vierteln durch Transitverkehr. Die A 14 - Autobahn für die oder durch die Altmark ?

Dazu Regierungspräsident Miesterfeld: „Für die Erschließung der Region an sich würde eine vierspuriger Ausbau der Bundesstraßen 188, 189 und 190 vollauf genügen, wenn wir im Umkreis von 50 km schon Autobahnen hätten. Hier geht es um die Anbindung der Altmark auf Bundesebene und um eine Transitfunktion der Autobahn.“(Altmarkzeitung 6.2.1999).

Für die beiden Industrie- und Handelskammern des Landes rangiert in einem Forderungskatalog an die Landespolitik aus dem Jahre 1999 die Verbindungsfunktion der A 14 für die Anbindung der Wirtschaftsräume Dresden, Halle-Leipzig-Dessau und Magdeburg vor der Verbesserung der Verkehrserschließung der Altmark. Und eine Gemeinsame Resolution aller ostdeutschen IHK vom Dezember 1999 ist überschrieben „Autobahn zwischen Mitteldeutschland und Ostsee – Wachstum beschleunigen“.

Der „Tunneleffekt“ der ICE-Strecke lässt grüßen

Je mehr die Transitfunktionen als Begründung in den Vordergrund rücken, umso stärker wächst die Gefahr des sogenannten Tunneleffektes. Das Europäische Raumordnungskonzept (EUREK) weist darauf hin, dass der Transitverkehr die knapp 100 km lange Strecke ohne Zwischenstop einfach durchrollt. Nur die Umweltfolgen bleiben Mit der ICE-Strecke verfügt die Altmark über ein authentisches Beispiel.

Was die Altmark tatsächlich braucht

Die Altmark ist der am dünnsten besiedelte Raum Sachsen-Anhalts; ein derartig strukturierter ländlicher Raum braucht ein gutes Netz von Ortsverbindungsstraßen und von "Sammelstraßen", die von jedem Ort aus in zumutbarer Zeit die Erreichbarkeit von Magdeburg, Stendal, Wolfsburg usw. ermöglichen.

Die Wirtschaft der beiden Altmarkkreise wird wesentlich durch die Land- und Forstwirtschaft geprägt. Die Altmark nimmt in der Agrarwirtschaft Sachsen-Anhalt führende Positionen bei der Rindviehhaltung und der Milchproduktion (39,3 % der Milchreferenzmenge), aber auch bei der Schweine- (SDL 3., SAW 5. Platz unter den Landkreisen) und Schafhaltung (SDL 3., SAW 7. Platz unter den Landkreisen).

Aus einer Vielfalt der Agrarwirtschaft können sich insbesondere angesichts der durch die BSE-Krise beförderten Umorientierung in der Agrarpolitik längere Wertschöpfungsketten in der Region und zunehmende Synergien ergeben. Der Biolandbau kann in der Altmark bereits auf eine gute Tradition verweisen. Allein 40 % der Betrieb des Bioland-Landesverbandes sind in der Altmark, insbesondere in SAW, ansässig. Die an die landwirtschaftliche Primärproduktion anschließenden Veredlung (Fleisch- und Wurstverarbeitung, Käseherstellung usw.) mit dem Ziel der Direktvermarktung auf regionalen Märkten (Hannover, Braunschweig, Magdeburg, Potsdam, Berlin) dürfte zukünftig zunehmend an Bedeutung gewinnen. Nicht zuletzt deshalb sind fast ein Drittel der für die Verarbeitung / Vermarktung

landwirtschaftlicher Erzeugnisse in Sachsen-Anhalt eingesetzten EU-Strukturfondmittel des EAGFL/A der Förderperiode 1994-99 bereits in die Altmark geflossen.

Im Zusammenhang mit der Faseraufbereitungsanlage VERNARO in Gardelegen hat sich die Altmark zum bundesweit führenden Faserhanfanbaugebiet entwickelt. Nachwachsende Rohstoffe können zu einem Markenzeichen der Altmark werden. Ausdruck dessen ist der Erfolg des InnoRegio-Projektes Naturstoff-Innovationsnetz Altmark (Nina). Jüngstes Kind ist die ÖPA GmbH Klötze mit der modernsten industriellen Algenproduktionsanlage der Welt und der Produktion eines Torf-Alternativstoffes aus Kiefernholzhackschnitzeln.

Neben der stofflichen Verarbeitung der nachwachsenden Rohstoffe wächst ihre Bedeutung als Energiequelle. Mit der Biogasanlage zur Stromproduktion in Iden verfügt die Altmark über ein herausragendes Referenzobjekt. Holzschnitzel, Enterückstände, Klärschlämme, Gülle und ggf. auch häusliche Abfälle (nutzbar über eine BMA) stehen in großem Umfang als Rohstoffe für eine regional organisierte Stromwirtschaft auf der Grundlage regenerierbarer Energiequellen zur Verfügung.

Die Wirtschaft der Altmark ist insgesamt durch kleine und mittlere Unternehmen geprägt, die vorrangig auf regionale Märkte ausgerichtet sind. Die beiden größten Unternehmen sind mit über 500 Beschäftigten die Altmärker Kunststofftechnik Gardelegen und mit ca. 280 Beschäftigten der IBA Ingenieurbau Altmark, Stendal.

Für die sich aus den demographischen Entwicklungen ergebenden Anforderungen sind rechtzeitig neue Handlungsstrategien zu entwickeln. Das gilt insbesondere für Kinderbetreuung, Schule, Vereine, Freizeit und Seniorenbetreuung im ländlichen Raum, wo die bisher praktizierte Zentralisierung an ihre Grenzen stößt. Dazu sind insbesondere die Möglichkeiten der Informationsgesellschaft zu prüfen.

Die Altmark gehört neben dem Dessau-Wörlitzer Gartenreich, dem Harz und der Weinregion Saale-Unstrut zu einer der vier touristischen Schwerpunktregionen Sachsens-Anhalts. Sie weist gegenüber den übrigen Tourismusregionen des Landes als Alleinstellungsmerkmal den Landurlaub auf. Damit korreliert die Durchschnittliche Aufenthaltsdauer der Gäste von 3,0 Tagen. Die Altmark verfügt damit über den Spitzenwert im Lande (Landesdurchschnitt 1999 2,4 d), wobei der Altmarkkreis Salzwedel mit 4,1 Tagen höhere Werte als die Landkreise Quedlinburg (3,1 d) oder Wernigerode (2,7 d) erreicht. Daraus ist erkennbar, dass in der Altmark der Geschäftsreiseverkehr kaum eine Rolle spielt und die in Zukunft bei steigendem Dienstleistungsbewusstsein ein fester Markt erschlossen werden kann.

Ein Landurlaub ist immer mit Beschaulichkeit verbunden; einer allmählichen Einstimmung auf das Urlaubsziel ist eine Fahrt auf den letzten 50 km auf Bundes- und Landstraßen nicht abträglich.

Die Markenzeichen der Tourismusregion werden Land- und Natururlaub mit den Markenzeichen Naturpark Drömling, Naturpark Colbitz-Letzlinger Heide, Biosphärenreservat Flusslandschaft Elbe, Arendsee, Ferien auf dem Lande, Rad-, Reit- und Wassertourismus, Erlebnisrouten auf den Spuren von Fontane, Bismarck und der Hanse sowie und Kinderland Altmark sein.

Die bedeutendsten Kundengruppen kommen aus dem Raum Hamburg/ nördliches Niedersachsen, Berlin, dem Raum Hannover-Braunschweig sowie dem Ruhrgebiet. Für alle diese ist die Nordverlängerung der A 14 völlig ohne Bedeutung. Die Altmark ist weiterhin für Naherholungs- und Ausflugstouristen aus dem Raum Magdeburg attraktiv, denen mit einer guten Flächenerschließung besser gedient ist.

Ein größerer Konfliktpunkt als die touristischen Schwerpunktsetzungen und das Luftdrehkreuz Stendal-Buchholz mit 24 h Flugbetrieb ist nicht vorstellbar. Und letztendlich reisen die Landurlauber nur in einem verschwindend geringen Umfang mit dem Flugzeug an...

Wird die A 14 das halten, was sie den Anwohnern an Entlastungen verspricht?

Die A 14 bringt laut verkehrswirtschaftlicher Untersuchung Nordost nur eine geringfügige Entlastung der Ortsdurchfahrten. Dabei sinken auf den Innerortsstraßen

- die Schadstoffemissionen um ca. 5 %
- die Lärmbelastung um ca. 9 %
- das Unfallrisikopotential um ca. 5 %
- die Entlastung von Ortsdurchfahrten (in KFZkm) um ca. 4 %.

A 14 – das heißt Umweltverbrauch und zusätzliche Umweltbelastungen

Zu den reinen Bau- und Unterhaltungskosten kommen u.a. folgende Umweltverbräuche bzw. Umweltbelastungen hinzu:

- Verlust an landwirtschaftlicher Nutzfläche
- Neuzerschneidung von Landschaftsräumen mit ausgeprägter Trennwirkung (nicht nur Biotopverbindungen sondern auch traditionelle Siedlungsbeziehungen)
- Zusätzlich hoher Flächenbedarf für Ausgleichs- und Ersatz-Maßnahmen
- Wirtschaftseinheiten werden zerschnitten; für einzelne Agrarunternehmen können sich weite Umwege ergeben; Flurbereinigungsverfahren erforderlich.
- Schadstoffbelastungen (Ruß, Reifenabrieb, Stickstoffdioxid)
- Verlärmungen entlang der neuen Trasse

Eine Trasse für die halbe Altmark

Das bestehende Verkehrsnetz ist historisch entstanden. Es ist hinsichtlich der Flächenerschließung und der Länge der Verkehrswege optimiert. Der extrem beschleunigten Siedlungsentwicklung und veränderten Logistikkonzepten konnte die Evolution der Durchlassfähigkeit des Verkehrsnetzes nicht Schritt halten.

Autobahnen und Hochgeschwindigkeitsstrecken dienen der Verbindung von Zentren – sie greifen die historisch gewachsenen Strukturen nicht auf, sondern optimieren hinsichtlich der Reisezeit.

Bei gleichem Reiseziel werden bei der Chance der Realisierung einer nur geringfügigen Einsparung von Reisezeit selbst größere Umwege in Kauf genommen (z.B. Fahrt von Salzwedel nach Magdeburg nicht über die B 71 sondern über die A 14). Bei gleichem Ergebnis haben sich somit nur die Fahrstrecke, die Durchschnittsgeschwindigkeit und der Kraftstoffverbrauch – und damit der Umweltverbrauch absolut - erhöht.

Das bestehende Verkehrsnetz erfährt eine dramatische Umbewertung und teilweise eine Entwertung. Ausdruck dessen sind die nachfolgenden Umstufungen – meist Herabstufungen. Durch die aus Kostengründen begrenzte Zahl von Abfahrten oder Verkehrshalten werden größere Teile einer Region förmlich abgehängt. Bestes Beispiel ist die ICE-Strecke von Braunschweig nach Berlin. Sie führt nicht nur an Stendal vorbei, sondern hat zugleich zu einer akuten Gefährdung der ICE-Anbindung von Magdeburg geführt!

Eine Trasse der A 14 östlich der Colbitz-Letzlinger-Heide - wie gewünscht - ist für die Menschen und die Wirtschaft in der Achse Haldensleben - Gardelegen - Klötze - Salzwedel völlig uninteressant. Für den Raum Stendal gilt umgekehrt bei einer Trassenführung westlich der Colbitz-Letzlinger Heide das gleiche. D.h. der angepriesene Entwicklungsschub würde nur jeweils der Hälfte der Altmark zugute kommen. Das Ringen um eine X- oder G-Variante wird sich deshalb weiter verschärfen.

Eine neue Autobahntrasse übt im übrigen Netz eine ausgeprägte, auf die wenigen Zu- und Abfahrten gerichtete Sogwirkung aus, die zu Folgeinvestitionen im Bereich der Zubringer zwingt. Bei 90 km Trassenlänge und der vorhandenen Siedlungsstruktur werden im ungünstigsten Falle nur zwei (Stendal, Osterburg), wahrscheinlich aber drei (Stendal-Süd, Stendal-Nord, Osterburg) bis vier (zusätzlich Wolmirstedt-Nord) Abfahrten geplant. Eine Abfahrt Tangerhütte würde zugleich den Wunsch und das Erfordernis einer neuen Elbbrücke zur direkten Anbindung der von Genthin / B 1 nach sich ziehen!

Und noch eine weitere Kehrseite – Folgekosten für Sachsen-Anhalt und für die Region

Die Entscheidung für den Bau einer A 14 zuzüglich einer vierspurigen B 190n würde sofort die Reduzierung aller Straßenbaumittel für die B 71, insbesondere jedoch für die B 189 und B 190 auf das unumgängliche Minimum zur Folge haben. Es würden zudem keine weiteren als die begonnenen Ortsumgehungen gebaut werden. So ist die OU Salzwedel zugunsten der Neutrassierung der B 190n bereits gestrichen. Insgesamt sind nur vier Ortsumgehungen des dringenden Bedarfs mit einem Projektvolumen von zusammen 111 Mio. DM für den neuen Bundesverkehrswegeplan gemeldet (Oebisfelde, Miesterhorst, Uchtspringe-Staats-Vinzelberg, Stendal).

Die B 71 spielt schon jetzt für Bund und Land nur noch eine untergeordnete Rolle, wie die Antwort (Landtagsdrucksache Nr. 3/1282) auf die Kleine Anfrage von H.-J. Krause (PDS) belegt: "Der Ausbau der B 71 ist nicht Bestandteil des Bedarfsplanes für die Bundesfernstraßen. Damit fehlt der Straßenbauverwaltung des Landes Sachsen-Anhalt als Auftragsverwaltung für den Bund die Grundlage für die Einleitung planerischer Arbeiten."

Die A 14 würde die Herabstufung der B 189 und B 190alt zur Landes- bzw. sogar zur Kreisstraße nach sich ziehen; Baulast würde dann zusätzlich auf das Land oder gar auf den Landkreis zukommen.

Solange der Bau einer A 14 möglich erscheint, wird es keine ernsthafte Beschäftigung mit Alternativen wie 2+1 Profile (3 Fahrspuren) usw. auf Bundesstraßen geben.

Alternative 2+1-Variante

Für die A 14 und eine Neutrassierung der B 190n als Autobahnzubringer sind 1,3 Mrd. DM veranschlagt. Das sind 30 % der für die Realisierung erforderlichen Mittel aller 94 von Sachsen-Anhalt für den BVWP 2002 angemeldeten besonders dringlichen Vorhaben.

Die PDS erneuert deshalb ihren Vorschlag, eine schnelle, schrittweise am Bedarf orientierte, zudem kostengünstigere und umweltverträglichere sowie für die regionale Verkehrserschließung günstigere Variante an Stelle einer Autobahn zu realisieren.

Die Kosten für einen durchgängigen dreistreifigen Ausbau (2+1 wechselnde Überholspur) für die B 71 Haldensleben – Salzwedel, die B 189 Wolmirstedt – Wittenberge, die B 188 Oebis-

felde – Rathenow, die B 190 Salzwedel – Seehausen und eine neutrassierte B 190n Seehausen – Rhinow sowie 30 Ortsumgehungen würden sich auf ca. 1,1 Mrd. DM belaufen.

Die Vorteile solcher Lösungen:

- 50 % der Kosten einer vergleichbaren Autobahn.
- 35 % weniger Flächenverbrauch.
- 30 % weniger Lärm und Abgase.
- Fernverkehrsleistung gegenüber der Autobahn nur 12 % niedriger.
- 30 % höhere regionale Verkehrsleistung.
- Durch fünfmal so viele Zu- und Abfahrten bessere Erreichbarkeit und schnellerer regionaler Wirtschaftsverkehr.

Diese 2+1-Variante wurde in der Verkehrsstudie Nordost nicht betrachtet, was einen deutlichen Mangel darstellt. Bei der Kosten-Nutzen-Analyse ist diese Variante einzubeziehen.

Die 2+1-Variante würde darüber hinaus wegen des abschnittsweisen Baues kleinere Bauwerke aufweisen, was die Chancen für die mittelständischen regionalen Straßenbauunternehmen bei der Auftragsvergabe wesentlich erhöhen würde.

Leider dominieren nicht nur beim Bund, sondern auch in der Tagespolitik unseres Bundeslandes sektorale oder punktuelle Gesichtspunkte bei Entscheidungen. Geradezu ein Paradebeispiel dafür ist die angestrebte Verlängerung der A 14 durch die Altmark. Anstatt ein bundesweit beispielhaftes integratives und mit einem wirtschaftspolitischen Gesamtkonzept für die Altmark abgestimmtes regionales Verkehrskonzept zu entwickeln und mit diesem beim Bund und der EU um Fördermittel zu ringen, werden beharrlich alte, anachronistische Politikansätze weiter verfolgt.

Zusammenfassung

- Bewohner und die Wirtschaft der Altmark brauchen offensichtlich **jetzt** Lösungen und nicht erst in 10 Jahren.
- Eine auf die A 14 hoffende Wirtschafts- und Ansiedlungspolitik setzt nicht auf die regionalen Potentiale, sondern auf reinen Zuzug von eigentlich standortunabhängigen Unternehmen.
- Eine solche auf ein reines quantitatives Wachstum orientierte Wirtschaftspolitik setzt auf weitere Gewerbegebiete entlang der Autobahn mit allen Folgen wie Landverbrauch, Verkehrserzeugung des Güterverkehrs usw.
- Eine A 14 dient allein der Verbindung der großen Wirtschaftszentren Raum München - Magdeburg - Hamburg / Ostseehäfen und nicht der Erschließung der Altmark. Drei Viertel des Verkehrs sind Transit.
- Die Nordverlängerung der A 14 verschlechtert die Konkurrenzsituation der Binnenschifffahrt auf der Elbe, insbesondere alle Relationen nach Hamburg
- Der Verkehr wird die Altmark hauptsächlich nur durchfließen - analog ICE Hannover - Stendal - Berlin - und die Umweltbelastungen bleiben vor Ort.
- Eine Lösung **für** die Altmark liegt nicht in der A 14, sondern in der bedarfsgerechten Erüchtigung des vorhandenen Bundesstraßennetzes (B 71, B 189, B 188, B 190).
- Diese Lösung ist umweltschonender.
- Diese Lösung ist dazu noch auf Dauer die weitaus billigere für den Bund und auch für das Land!!
- Die von der PDS favorisierte Lösung ist auch **volkswirtschaftlich** die günstigste Variante!
- Mit dem durchgängigen Ausbau der Bahnstrecke Magdeburg - Stendal - Rostock (teilweise schon erfolgt) besteht außerdem die Möglichkeit der Entlastung der Straße von überregionalem Schwerlastgüterverkehr.
- Die 2+1-Variante ist angesichts der sich aus dem Klimaschutz ergebenden Anforderungen an eine Wende in der Verkehrspolitik als besonders zu förderndes Modellprojekt einer zukunftsfähigen Verkehrsinfrastrukturentwicklung im ländlichen Raum an den Bund und die EU heranzutragen. Ein „Bündnis der Region“ mit dieser Zielstellung würde in der PDS einen engagierten Mitstreiter vorfinden.
- Die Leistungsfähigkeit dieser Lösung kann von jedermann im Bereich der Ortsumgebung Gardelegen studiert werden.