



## **Gemeinsame Resolution gegen das Autobahnprojekt A14/A39/B190n - für ein besseres Verkehrskonzept**

Die Planungen für den Neubau des sogenannten „Hosenträgers“ – bestehend aus den Autobahnen A14 von Magdeburg nach Schwerin, der A39 von Wolfsburg nach Lüneburg sowie der B190n als Querverbindung zwischen beiden – stoßen bei Bürgerinitiativen und Umweltschutzverbänden aus folgenden Gründen auf Ablehnung:

- Durch den geplanten Bau der A 39 / A 14 & B190n wird der momentan noch größte autobahnfreie Raum Deutschlands unwiederbringlich zerstört. Nach einer Studie des Bundesamtes für Naturschutz werden in Deutschland maximal 40 % der Tier- und Pflanzenarten in überlebensfähigen Populationen erhalten bleiben, wenn nicht eine zusätzliche Lebensraumvernetzung verbleibender Biotope erfolgt. Mit dem Hosenträger-Projekt werden die Landschaftszerschneidung und das damit einhergehende Artensterben aber sogar noch vervielfacht. Und selbst mit den bisher eingeplanten „Grünbrücken“ lässt sich die Barrierewirkung der A 39 & A14 für den Großteil aller betroffenen Arten nicht verhindern. Zusätzlich würde die geplante B 190 n zu einer weiteren Zerschneidung des "Grünen Bandes" entlang der ehemaligen Grenze führen.
- Insgesamt erfolgt durch den Bau des Hosenträgerprojektes eine unwiederbringliche Versiegelung land- und forstwirtschaftlich geprägter Kulturlandschaft im Umfang von 6.500 ha (= 65 km<sup>2</sup>). Alleine für den 154 Kilometer langen A 14-Neubau werden mehr als 3550 Hektar Landschaft durch Lärm, Abgase, Licht, Reifenabrieb und Tausalz entwertet und 456 ha davon sogar direkt überbaut. Davon betroffen sind auch mehrere Tausend gesetzlich geschützter Landschaftsbestandteile (§ 29 BNatSchG), Biotope (§ 30 BNatSchG), natürliche Lebensräume und Lebensraumtypen (§ 19 BNatSchG), Natur- und Landschaftsschutzgebiete (§ 23 & 26 BNatSchG), sowie FFH- und Vogelschutzgebiete (§ 32 BNatSchG), die tangiert, zerschnitten oder gar gänzlich überbaut werden. Als betroffene Gebiete durch die A 39 sind z.B. das Kleine Allertal und das Bornbruchsmoor (FFH-Gebiet) im Landkreis Gifhorn, die Bodenteicher Seewiesen (LSG) und das Ortolan-Brutrevier (faktisches Vogelschutzgebiet) im Landkreis Uelzen, die Ilmenau-Niederung (FFH-Gebiet) in Lüneburg zu benennen. Durch die A 14 sind z.B. in Sachsen-Anhalt die Colbitz-Letzlinger-Heide als das größte unbewohnte Gebiet Deutschlands und in Mecklenburg-Vorpommern die Vogelschutzgebiete „Ludwigsluster und Grabower Heide“ sowie „Lewitz“ betroffen. Hinzukommt die Überplanung von Vorkommen zahlloser besonders und streng geschützter Arten (EG-Artenschutzverordnung, FFH-Richtlinie, § 10 Abs. BNatSchG) sowie weiterer Rote-Liste-Arten.
- Aufgrund vorhersehbarer Flächenverfügbarkeits-Probleme (Eingriffsfläche & Ausgleichsflächen), ist nun aufgrund von Gesetzesänderungen anstatt einer ortsnahen Kompensation eine Großraum-Kompensation möglich. Damit können Kompensationsmaßnahmen bis zu mehr als 100 km Entfernung vom Eingriffsort ausgeführt

werden, was zu einer zusätzlichen Beeinträchtigung der vom Bau betroffenen Landschaft und vieler lokaler Populationen führen wird. Mit der in diesem Zusammenhang mit Hilfe von Kompensationsgeldern geplanten Aufbesserung bereits existierender NATURA 2000-Gebiete gehen dem Naturschutz weitere Finanzierungsmöglichkeiten verloren, da der Staat ohnehin dazu verpflichtet ist, diese Schutzgebiete in einem guten Erhaltungszustand zu bewahren.

- Die Trassenführung und Linienbestimmung des Hosenträgers basiert auf mangel- und fehlerhaften Umweltverträglichkeitsstudien (UVS) im Rahmen des Raumordnungsverfahrens (ROV).
- Bereits im Vorfeld des Planfeststellungsverfahrens (Scopingtermine), laufender Arbeitskreistreffen mit der Straßenbaubehörde und dem A 14-Planfeststellungsbeschluss in Sachsen-Anhalt wurde deutlich, dass der Untersuchungsrahmen und -umfang im Hinblick auf Tiere, Pflanzen und Biotope z.T. völlig unzulänglich ist. So basiert die vom BUND eingereichte Klage zu einem Abschnitt (VKE 1.2) der A14 in Sachsen-Anhalt auf mangelhaften FFH-Verträglichkeitsuntersuchungen.
- Der Klimawandel, das absehbare Ende des Ölzeitalters, die Überschuldung der öffentlichen Haushalte, die Euro-Krise und die demografische Entwicklung sind weitere Faktoren, die gegen dieses Vorhaben sprechen.
- 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.
- Schon seit Beginn der Planungen werden Investitionen in regionale Infrastrukturprojekte, aber auch in Grundstücke für Häuslebauer in diesem Bereich verhindert. Die zu erwartenden Flurbereinigungsverfahren bringen Enteignungen und Betriebsvernichtungen mit sich, da ein Flächenausgleich meist nicht möglich ist. Das wird Unfrieden und Destabilisierung in den Dorfgemeinschaften schaffen.
- Exorbitante Kostenexplosion: Nachdem in einer Studie des CDU-Wirtschaftsrates bereits 2006 errechnet wurde, dass ein Autobahn-Kilometer 26,8 Mio. € in der Erstellung kostet, werden für das Gesamtprojekt nun mittlerweile Kosten in Höhe von 6-8 Mrd. € veranschlagt. Demnach werden sich allein für die A14 (155 km) die Kosten von ursprünglich geplanten 600 Mio. € auf 4 Mrd. € steigern.
- Der gesamtwirtschaftliche Nutzen des Projektes, der sich im Nutzen-Kosten-Verhältnis (NKV) ausdrückt, wurde bisher nie mit nachvollziehbaren Zahlen belegt. Im Bundesverkehrswegeplan 1992 hatten nur Projekte des Vordringlichen Bedarfs, also mit einem NKV größer als 3, eine Chance auf Realisierung. So wurde dieser bei der A39 auf 2,78 festgesetzt. Legt man dieser Berechnung jedoch die Werte der CDU-Wirtschaftsrates-Studie zugrunde, wird das NKV nahe oder gar unter 1 liegen.
- Aktuelle Wirtschaftsgutachten widerlegen die von den Vorhabensträgern prognostizierte Verbesserung der Verkehrsinfrastruktur in Norddeutschland. So wird in einer vom Bundesministerium für Finanzen (BMF) in Auftrag gegebenen Studie (Juli 2010) grundsätzlich der Nutzen von Autobahn-Neubauten als auch bezüglich der Beschäftigungseffekte in Frage gestellt, ähnlich einer Studie von Prof. Gather (FHS Erfurt, Jan. 2003)
- Anstatt die ehemalige Grenzlinie – wie 1995 in der Verkehrsuntersuchung-Nordost (VUNO) des Landes Sachsen-Anhalt im Auftrag des BMV gefordert – durch den Ausbau der B 71 in Ost-West- Richtung zu überwinden, „verstetigt das geplante Autobahnprojekt diese frühere Trennlinie“. (Zitat: Christian Wulff gegen Sigmar Gabriel im Landtag Niedersachsen zum Beschluss in den vordringlichen Bedarf)

Den nachfolgenden Generationen werden unwiederbringlich tausende Hektar Acker und Wald entzogen. Eine Entwicklung nachhaltiger Land- und Forstwirtschaft verbunden mit Erholung und sanftem Tourismus wird damit verhindert, obwohl man weiß, dass diese Flächen für die Produktion von Lebensmitteln und Rohstoffen in Zukunft dringend gebraucht werden, wobei durch innovative und kreative Entwicklung zusätzliche Arbeitsplätze entstehen werden. Auch wir profitieren von guten und gut ausgebauten Straßen, aber auch von einem soliden Staatshaushalt und einer intakten Umwelt, ohne die ein Leben unmöglich ist.

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

**Deshalb fordern die zeichnenden Bürgerinitiativen & Umweltverbände von den Landesregierungen der Länder Sachsen-Anhalt, Brandenburg, Mecklenburg-Vorpommern und Niedersachsen sowie der Bundesregierung:**

- Die laufenden Planfeststellungsverfahren für die zum „Hosenträger“ gehörenden Vorhaben einzustellen und die dafür vorgesehenen Mittel in zukunftsfähige Verkehrsträger (incl. energieeffizienteren Eisenbahn- und Schiffsverkehr im dafür geeigneten Wasserstraßennetz) zu investieren
- Einen am Bedarf der Regionen und an der überregionalen Verkehrsverbesserung orientierten bedarfs- und verkehrsgerechten Ausbau der bestehenden Bundesstraßen, insbesondere der B 4, B 5, B 71, B106 und B189 einschließlich von Ortsumfahrungen.
- Die Aufnahme der B4, B 5, B 71 und B 189 in die Bemaßung wegen der LKW-Schleichverkehre.

**Unser Konzept hat bei den gleichen Zielen 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.
- 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.

im September 2011

gez. Susanne Bohlander  
BI B189/B5 statt A14

gez. Wilhelm von Carlowitz  
BI B189-4 Stimme der  
Vernunft

gez. Annette Niemann  
Friedhelm Feldhaus  
Dachverband Keine A39

gez. Werner von Knesebeck  
B190n westliche Altmark

gez. Uwe Ahrends  
BI Pro Ratio

gez. Hans Steinig  
BI Pro Leben an der B71

gez. Christine Jordan  
LBU Niedersachsen

gez. Stefan Schwill  
NABU LV Mecklenburg-Vorpommern

gez. Prof. Dr. Mathias Grünwald  
BUND LV Mecklenburg-Vorpommern

gez. Tom Kirschey  
NABU LV Brandenburg

gez. Burkhard Voß  
BUND LV Brandenburg

gez. Undine Kurth  
BUND LV Sachsen-Anhalt

gez. Gerhard Braun  
NABU KV Gifhorn

gez. Peter Block  
NABU KV Uelzen

gez. Dr. Renate Reisner  
NABU KV Lüneburg

gez. Wieland Utermark  
BUND KV Uelzen

gez. Christiane Schubert  
gez. Bernhard Stilke  
BUND RV Elbe-Heide

gez. Wilfried Treutler  
BUND KV Prignitz

gez. Dr. Holger Buschmann  
NABU LV Niedersachsen

gez. Olaf Tschimpke  
NABU BV Deutschland

gez. Prof. Dr. Hubert Weiger  
BUND BV Deutschland

gez. Hubert Weinzierl  
Deutscher Naturschutzring