

2 Die „Kanzlerautobahn“: A 14 Magdeburg – Schwerin

Projektnummer: ST5142	Planung: Neubau einer 4-streifigen Autobahn
Verkehrsstärke 2015: 16. 000 Kfz/24h	Lkw-Anteil: 21 %
Kosten und Länge: 1.284,5 Mio. Euro/ 341,3 km; nur A 14: 623,7 Mio. € / 129,4 km	Umweltrisiko: sehr hohes Umweltrisiko
Nutzen-Kosten-Verhältnis: 3,4	
Raumwirksamkeitsanalyse: Von herausragender Bedeutung	Einstufung BVWP 2003: Vordringlicher Bedarf mit besonderem naturschutzfachlichem Planungsauftrag

Außer einem Kanzlerwort kurz vor der Landtagswahl in Sachsen-Anhalt im Frühjahr 2002 gibt es keine ausreichende Begründung für die Verlängerung der A 14 von Magdeburg bis zur A 24 kurz vor Schwerin. Mit den prognostizierten 16.000 Fahrzeugen pro Tag lässt sich der Autobahnbau jedenfalls nicht begründen, diese können von einer zweistreifigen Bundesstraße locker bewältigt werden.

Die Interpretation der BVWP-Bewertungsergebnisse ist allerdings nicht einfach, da die A 14 zusammen mit der weiter westlich geplanten, parallel verlaufenden A 39 sowie dem Neu- und Ausbau mehrerer Bundesstraßen als ein Projekt bewertet wurde. Die Bewertungsergebnisse für das Projekt sind offenbar den politischen Wünschen angepasst: In den Rohdaten vom Mai 2002 wies das Projekt noch Gesamtkosten von 1.489,9 Mio. EUR für eine Gesamtlänge von 353,3 km auf. Die Kosten pro Kilometer beliefen sich auf 4,2 Mio. Euro pro km - ein vergleichsweise niedriger Wert. Im vorliegenden Entwurf des BVWP sank dieser Wert auf 3,8 Mio. Euro pro km. Ein realistischer Kostenansatz, der auch die aufwendige Elbquerung berücksichtigen würde, hätte ein wesentliches niedrigeres Nutzen-Kosten-Verhältnisses von möglicherweise unter 2 zur Folge. Wäre die A 14 isoliert bewertet worden, vielleicht sogar noch weniger.

Aus Sicht des Naturschutzes gehört die A 14 zu den problematischsten Projekten des neuen Bundesverkehrswegeplanes. 41 % der untersuchten Fläche weisen ein sehr hohes Umweltrisiko auf, weitere 24 % eine hohes. Insgesamt drohen 19 FFH-Gebiete, 3 EU-Vogelschutz und 3 „International Bird Areas“ beeinträchtigt zu werden. Außerdem weist das Gesamtprojekt sehr große Zerschneidungseffekte auf. Völlig zu Recht sind deswegen alle Teilabschnitte des Straßen-Pakets unter einen naturschutzfachlichen Vorbehalt gestellt worden.

Nach Auffassung des BUND und anderer Verbände ist ein Ausbau der bestehenden Bundesstraßen, insbesondere der parallel zur geplanten Trasse verlaufenden B 189, völlig ausreichend. Dies deckt sich mit den Ergebnissen der Umweltrisikountersuchung, die eine weitgehende Bündelung der Trassenführung mit der B 189 bzw. mit der Bahnlinie Ludwigslust – Wittenberge – Stendal – Magdeburg vorschlägt. Damit könnten nicht nur die Eingriffe in wertvolle Naturschutzräume und in die Bundeskasse minimiert werden. Auch den Menschen entlang der bestehenden Bundesstraßen wäre schneller geholfen, da der abschnittsweise Ausbau der Bundesstraßen die Ortschaften schrittweise und wesentlicher schneller vom – überwiegend regionalen Verkehr - entlastet würde.

Fazit: Gegen ein Kanzlerwort scheinen sinnvolle Alternativvorschläge keine Chance zu haben. Wie bei den z.T. am Bedarf vorbei gebauten Verkehrsprojekten Deutsche Einheit soll mit der A 14 ein weiteres Symbolprojekt für den Aufbau Ost in den Sand gesetzt werden, ohne einen wirklichen Nutzen für die Region zu stiften.