

Beschluss A14-Elbquerung überprüfen

Antragsteller*in: Susanne Bohlander

Tagesordnungspunkt: 7. Anträge

Antragstext

- 1 Bündnis 90/Die Grünen setzen sich dafür ein, dass die A 14-Planung ab AS
- 2 Vielbaum bis Elbequerung / Landesgrenze (VKE 3.2a) überprüft wird.

Begründung

Im Gegensatz zur A 14-Planung in allen anderen Abschnitten gibt es auf diesen 8,8 km von AS Vielbaum bis Elbequerung (Landesgrenze SHT / BB) eine einzigartige Situation:

1. Die A 14 wird nicht neben der B 189, sondern auf der Trasse der B 189 gebaut. Die B 189 geht also für den langsamer fahrenden Verkehr verloren. In allen anderen Abschnitten bleibt die B 189 als abgestufte Kreisstraße erhalten, weil die A 14 parallel dazu, und nicht etwa auf der Bundesstraße, gebaut wird.

Folge: Extreme Verkehrszunahme (Verdreifachung) auf den dafür nicht geeigneten parallel verlaufenden Kreis- und Gemeindestraßen.

2. In diesem überschwemmungsgefährdeten Gebiet hinter dem Elbdeich soll die A 14 auf einem 5 bis 13 Meter hohen Damm gebaut werden. Dieses Dammbauwerk wirkt bei einem Deichbruch wie eine Mauer und behindert den Hochwasserabfluss. Jeder Meter Dammhöhe bedeutet eine höhere Einstauhöhe bei Deichbruch.

3. Geteiltes Dorf. Das Dorf Geestgottberg wird durch eine 11 Meter hohe Wand (5 Meter Autobahndamm und darauf 6 Meter Schallschutzwand) geteilt.

4. Die Verkehrsprognose für diesen Abschnitt wurde von vorher 26.000 Kfz/24 h auf 15.000 Kfz/24 h im Jahr 2030 korrigiert. Diese Verkehrsstärke rechtfertigt keinen Autobahnbau. Schon gar nicht durch Natura 2000 Gebiet.

5. Die hohen Kosten für den Autobahn-Neubau in diesem Abschnitt inklusive Neubau Autobahnbrücke über die Elbe können bei derart niedrigen Verkehrszahlen nicht rechtfertigt werden.

Diese extrem negativen Folgen dieser Planung können von den Grünen auch in Hinblick auf die korrigierten Verkehrsprognosen nicht mitgetragen werden.

Die Planung muss deshalb überprüft werden, in Hinblick auf folgende Optionen:

Reduzierung der Dammlage und/oder ab AS Vielbaum einschließlich Elbequerung Übergang A 14 zu 4-spurig ausgebauter Bundesstraße.

Im einzelnen:

Zu 1. Die B 189 wird von der A 14 überbaut. Für den langsamer fahrenden Verkehr geht die schnelle Bundesstraßen-Verbindung verloren. Dieser Verkehr wird auf dafür nicht geeignete Straßen abgedrängt. Die Folgen: Verlärmung der jetzt ruhigen Nebenstraßen. Zerstörung der Lebensqualität der Anwohner, die direkt an diesen Straßen wohnen. Gefährdung der Verkehrsteilnehmer auf diesen für dieses Verkehrsaufkommen ungeeigneten Straßen.

z.B. Kreisstraße K 1020: Dort soll sich der Verkehr verdreifachen. Das Landesverkehrsministerium hat deshalb zugesagt, die K 1020 zur Landesstraße aufzustufen und auszubauen. Doch für diesen Ausbau

liegt bisher keinerlei Planung vor. Da diese Straße durch Natura 2000-Gebiet führt, werden umfangreiche naturschutzfachliche Untersuchungen notwendig sein, voraussichtlich auch ein Planfeststellungsverfahren. Absehbar ist auch, dass die Anwohner sich wehren werden, wenn die jetzt ruhige Kreisstraße direkt vor ihrem Haus zu einer Hauptverkehrsstraße ausgebaut werden soll.

Verbandsgemeinde, Stadt Seehausen und Landkreis fordern eine ausgebaute K 1020 vor Baubeginn A 14, damit der Verkehr während der jahrelangen Autobahn-Baustelle eine Straße hat. Doch die Planung (Landesstraßenbaubehörde als planende und Landesverwaltungsamt als genehmigende Behörde) behauptet, die zu erwartende Verkehrsbelastung auf der K 1020 sei nicht Teil der Autobahnplanung. Es sei jetzt auch nicht mehr notwendig, auf den Ausbau der K 1020 zu warten.

Dabei ist völlig unklar, wo der Verkehr während der jahrelangen A 14-Bauzeit fahren soll. Das Baustellen-Chaos bei einer im Bau befindlichen A 14 und einer gleichzeitig im Bau befindlichen K 1020 ist absehbar.

Zu 2. Gefährdung durch den extremen Autobahndamm bei Hochwasser. Bei einem Deichbruch würde sich das Wasser viel stärker anstauen, im Gegensatz zur nahezu geländegleich verlaufenden B 189, die von einem Hochwasser überschwemmt würde. „Jeder Meter Dammhöhe bedeutet eine höhere Einstauhöhe bei Deichbruch“, so der Bauamtsleiter der Verbandsgemeinde Seehausen. Die Gemeinde hat vergeblich gefordert, dass ein seriöses Gutachten zu den Hochwasser-Risiken des Autobahndamms erstellt wird. Diese Forderung wurde, wie viele andere Forderungen der Kommune, ignoriert.

Zu 3. Die A 14 soll in diesem Abschnitt in extremer Dammlage gebaut werden, mit 5 Metern Dammhöhe im Dorf Geestgottberg und Richtung Elbdeich ansteigend auf 11 bis 13 Meter. Das Dorf Geestgottberg wird durch eine 11 Meter hohe Wand (5 Meter Autobahndamm und darauf 6 Meter Schallschutzwand) geteilt. Kurz vor dem Elbdeich werden die Häuser in der Ortslage „Märsche“ zwischen B 189 und A 14 regelrecht eingekesselt.

Auch in den „Märschen“ wohnen die Menschen dann hinter einer 11 Meter hohen Mauer (7 Meter Autobahndamm und 4 Meter Lärmschutzwand).

Wo es keine Lärmschutzwand gibt, breitet sich der Verkehrslärm auf dem hohen Damm ungehindert aus.

Das Landschaftsbild in dieser durchgehend ebenen Region in unmittelbarer Elbnähe erleidet durch den hohen Autobahndamm großen Schaden.

Zu 4. Die Belastung für die Menschen durch die extreme Dammlage und durch die Überbauung der B 189 sind also enorm. Demgegenüber steht die Tatsache, dass es für diese Planung keinen Verkehrsbedarf und damit keine Rechtfertigung gibt.

Die Verkehrsprognose für diesen A 14-Abschnitt für das Jahr 2030 wurde von vorher 26.000 Kfz/24h auf 15.000 Fahrzeuge korrigiert. Die A 14 kam also aufgrund einer falschen Annahme in den Bundesverkehrswegeplan. Mit den jetzt auf 15.000 Kfz korrigierten Angabe wäre die A 14 nicht in den Bundesverkehrswegeplan gekommen. Das kam sie 2016 nur, weil die veralteten Zahlen genommen wurden, obwohl die korrigierten Prognosen für 2030 bereits vorlagen. Diese nach unten korrigierte Verkehrsprognose wird durch die jetzt vorliegende projektbezogene Zielnetzprognose der DEGES für das Jahr 2030 bestätigt.

Auf der Internetseite des Landesverkehrsministerium steht nach wie vor die falsche Zahl von 25.400 Kfz/24 h, davon 6.600 LKW. Dabei ist im Planfeststellungsbeschluss zu lesen: 12.000 Kfz/24 h plus 3.000 LKW.

Zu 5. Die Baukosten können durch Überprüfen der Planung deutlich reduziert werden. Hinzu kommt, dass bei Reduzierung in diesem Teilabschnitt auf eine vierspurige Bundesstraße keine zweite Elbbrücke gebaut werden muss. Die Kosteneinsparung ist enorm.

Zusammenfassung:

Die extremen Folgen dieser an der gesamten A 14-Trasse singulären Planung können unter Berücksichtigung der korrigierten Verkehrszahlen nicht rechtfertigt werden.

- Die Überbauung der B 189 durch die A 14
- Dadurch mindestens Verdreifachung des Verkehrs auf dafür ungeeigneten Kreis- und Gemeindestraßen
- Die extreme Dammlage der A 14
- 11 Meter hohe Mauer im Dorf Geestgottberg und in den „Märschen“
- Überschwemmungsgefahr
- extreme Lärmausbreitung
- Landschaftsverschandelung

Deshalb Überprüfung folgender Variante: Reduzierung der Dammlage und/oder Übergang der Autobahn ab AS Vielbaum in eine 4-spurige Bundesstraße. Die Vorteile:

- Nahezu geländegleicher Verlauf möglich, kein meterhoher Damm erforderlich
- Keine Überschwemmungsgefahr durch hohen Damm
- Lärmschutzwände für Geestgottberg ab Gelände, also mit 6 Metern Höhe ab Gelände.
- Keine Verkehrsverlagerung auf Kreis- und Gemeindestraßen. Die B 189 kann weiterhin von allen Fahrzeugen ab einer bestimmten Mindestgeschwindigkeit genutzt werden.
- Geringere Lärmbelastung. Das Landschaftsbild wird geschont.
- Keine zweite Elbbrücke notwendig, weil bei 4-spurig ausgebauter Bundesstraße die jetzige Elbbrücke genutzt werden kann, entsprechend verbreitert.

Für die Beschränkung auf nur eine Elbbrücke spricht auch, dass die B 189-Brücke saniert werden muss, d.h. komplett neu gebaut werden muss.

Enorme Reduzierung der Baukosten.