



Entwurf

Resolution des Kreistages des Altmarkkreises Salzwedel zur Stärkung der Verkehrsinfrastruktur und der überregionalen Anbindung der Altmark (2022)

Eingangsbemerkungen

Durch die Koalitionsverträge des Bundes und des Landes Sachsen-Anhalt werden unter anderem verkehrspolitische Ziele und Rahmenbedingungen fortgeschrieben und zum Teil neu definiert.

Die mittel- und langfristige Entwicklung der Verkehrsinfrastruktur sowie die Sicherung der Mobilität darf dabei nicht aus dem Fokus der Kommunal-, Landes-, und Bundespolitik geraten. Die wirtschaftliche und touristische Entwicklung der Region ist existenziell auf eine leistungsfähige Verkehrsinfrastruktur und die Anbindung an Oberzentren und Metropolregionen angewiesen.

Die Mitglieder des Kreistages wenden sich mit ihren Forderungen an die politisch Verantwortlichen in EU, im Bund und im Land sowie an die Deutsche Bahn.

Bundesverkehrswegeplan 2030/ 2040

Die Bundesregierung strebt einen neuen Infrastrukturkonsens bei den Bundesverkehrswegen an. „Dazu werden wir parallel zur laufenden Bedarfsplanüberprüfung einen Dialogprozess mit Verkehrs-, Umwelt-, Wirtschafts- und Verbraucherschutzverbänden starten mit dem Ziel einer Verständigung über die Prioritäten bei der Umsetzung des geltenden Bundesverkehrswegeplan.“ Darüber hinaus soll auf Basis neuer Kriterien ein neuer Bundesverkehrswege- und mobilitätsplan 2040 auf den Weg gebracht werden. Zukünftig soll der Focus stärker auf den Erhalt und die Sanierung der Bundesfernstraßen gelegt werden.

Die notwendige Stärkung der Verkehrsinfrastruktur in der Region Altmark hat der Kreistag bereits in seiner Resolution aus dem Jahr 2010 gefordert. Von den darin für die Altmark geforderten Straßeninfrastrukturmaßnahmen wurden 2016 lediglich die Ortsumfahrungen Estedt (B 71) und Miesterhorst (B 188) in den vordringlichen Bedarf des BVWP 2030 aufgenommen. Die Ortsumfahrungen Letzlingen, Kakerbeck und Mahlsdorf (B 71) sowie Kloster Neuendorf/ Jävenitz (B 188) wurden für den weiteren Bedarf, die B 190n, als Querspange zwischen den beiden Autobahnen in den weiteren Bedarf mit Planungsrecht vorgemerkt.

Forderung

Die Mitglieder des Kreistages erneuern ihre Forderung nach dem Erhalt und dem bedarfsgerechten Ausbau der Verkehrsinfrastruktur zur langfristigen Sicherung der Mobilität und der nachhaltigen Förderung von Wirtschafts- und Tourismusstrukturen in der Altmark. Das uneingeschränkte Bekenntnis der Landesregierung zu den Inhalten des BVWP 2030 wird ausdrücklich begrüßt. Bei der Bedarfsüberprüfung und Aufstellung des BVWP 2040 dürfen die altmärkischen Maßnahmen nicht nur nicht zur Disposition stehen, sondern müssen um weitere Maßnahmen ergänzt werden. Der

leistungsfähige Ausbau des vorhandenen Bundesstraßennetzes (B71, B 188 und B 248(incl. OU Brome)) steht dabei für die überregionale Anbindung im Vordergrund. Zum Schutz der Bevölkerung vor dem stetig steigenden Verkehrslärm, insbesondere durch den Schwerverkehr, müssen Ortsumfahrungen dabei integraler Bestandteil sein. Bei der Fortschreibung des BVWP und der Entwicklung neuer Kriterien für den BVWP 2040 sind raumordnerische Belange der Altmark zukünftig stärker zu berücksichtigen. Dabei gilt es insbesondere die Anbindung bspw. an Oberzentren, Flughäfen und IC-Bahnhöfen zu verbessern.

Radverkehrsinfrastruktur

Dünn besiedelte, ländliche Regionen wie die Altmark sind auch zukünftig auf ein leistungsfähiges Straßennetz angewiesen, da der überwiegende Anteil der täglichen Wege durch motorisierte Verkehrsmittel zurückgelegt wird. Durch die stetige Weiterentwicklung ressourcenschonender Antriebstechniken in Verbindung mit einer größeren Reichweite der Fahrzeuge wird auch der ländliche Raum zunehmend einen Beitrag zur Verkehrswende leisten können. Im Bereich des Radverkehrs setzen sich bereits heute elektrisch betriebene Fahrräder nicht nur in der Freizeit und bei touristischen Aktivitäten, sondern zunehmend auch im Alltags- und Berufsverkehr durch. Dabei zeigt sich, dass zunehmend längere Strecken zurückgelegt werden und somit die Attraktivität und Bedeutung des Fahrrades als Verkehrsmittel und Instrument der Verkehrswende auch im ländlichen Raum an Bedeutung gewinnt. Damit verbunden ist die Nachfrage nach sicheren Straßen und insbesondere auch nach einem Ausbau der kommunalen Radverkehrsinfrastruktur wie Radwegen, überdachten Abstellanlagen und einer bedarfsgerechten Ladeinfrastruktur.

Forderung

Die „entschlossene“ Umsetzung des Landesradverkehrsplans (LRVP) und die Fortsetzung der Förderung von Investitionen auf Bundes- und Landesebene zum Ausbau der kommunalen Radverkehrsinfrastruktur wird begrüßt. Förderinstrumente wie das Programm „Stadt und Land“ müssen über das Jahr 2023 hinaus verlässlich fortgeschrieben und verstetigt werden. Der Ausbau des Radwegenetzes an Bundes- und Landesstraßen im Altmarkkreis muss forciert werden, langjährige Genehmigungsprozesse beschleunigt und Projekte zur Umsetzung gebracht werden.

Schieneinfrastruktur/ Schienenpersonenverkehr

Der Bund plant den Masterplan Schienenverkehr weiterzuentwickeln und zügiger umgesetzt werden. Der Anteil des Schienengüterverkehrs soll bis 2030 auf 25% steigen und die Verkehrsleistung im Personenverkehr verdoppelt werden. Um dies zu erreichen soll das Schienennetz für den Güterverkehr ausgebaut und mehr Oberzentren an den Fernverkehr angebunden sowie die erforderliche Umsetzung des Deutschlandtaktes u.a. infrastrukturell und finanziell abgesichert werden.

Der Ausbau der „Amerikalinie“ als wichtigstes Schienenverkehrsprojekt des Bundes in der Region wird den Schienenverkehr von heute 65 Zügen/ Tag auf zukünftig knapp 250 Züge/ Tag drastisch ansteigen lassen. Damit einher geht eine Zerschneidung der Altmark und deren Verkehrsstrukturen sowie eine massive Verlärmung von Natur, Landschaft und Siedlungsgebieten entlang der Strecke. Von den steigenden Lärmbelastungen sind rund 15.000 Menschen betroffen. Mit der fast vollständigen Kapazitätsauslastung der Strecke allein durch den Güterverkehr steht zu befürchten, dass dies zu Lasten des regionalen und überregionalen Schienenpersonenverkehrs (SPNV) gehen wird.

Forderung

Die Mitglieder des Kreistages fordern den Erhalt und Ausbau des Schienenpersonenverkehrs. Die Streichung der Interregio-Express Verbindung Hamburg – Salzwedel – Stendal - Berlin sehen wir als

Vorzeichen einer schleichenden Entwicklung, an deren Ende die ländlichen Räume und insbesondere die Altmark dem Deutschlandtakt der Deutschen Bahn geopfert und die Region vom überregionalen Schienenpersonenverkehr „abgehängt“ wird.

Wir fordern vom Bund und der Deutschen Bahn, die Bürgerinnen und Bürger entlang der Strecke durch geeigneten übergesetzlichen Lärmschutz stärker vor den gesundheitlichen Gefahren des stark steigenden Schienenverkehrslärms zu schützen (Petition zum zweigleisigen Ausbau der Strecke Stendal – Uelzen, 2019). Bestehende und querenden Wegeverbindungen außerhalb und innerhalb der Ortschaften garantieren die Durchlässigkeit der Bahntrasse und erhalten notwendige Verkehrsbeziehungen. Sie sind daher bei den Planungen grundsätzlich zu sichern. Bahnhöfe und Haltepunkte sind zu erhalten und zu attraktiven Verknüpfungspunkten für alle Verkehrsmittel z.B. ÖPNV, Car-Sharing, witterungsgeschützte Radabstellanlagen und geeigneter Ladetechnik für Pkw + Rad auszubauen.

Öffentlicher Personenverkehr

Im Rahmen der Mobilität sichert der öffentliche Personennahverkehr ein bedarfsgerechtes Angebot für nichtmotorisierte Bevölkerungsgruppen. Auf eine stetige Weiterentwicklung und damit die Verbesserung der Erschließung der Altmark für nichtmotorisierte Bevölkerungsgruppen durch die An- bzw. Einbindung an Oberzentren und Metropolregionen sowie auf die Forderung nach Förderung umweltverträglicher Verkehrsmittel in der ländlichen Region ist daher zu fokussieren. Die ambitionierten Ziele der Landesregierung die Angebote im öffentlichen Verkehr attraktiver zu gestalten, die Nutzerzahlen zu steigern sowie keine Kürzungen der Nahverkehrsleistungen zuzulassen, wird daher begrüßt. Die Mittel für den Ausbildungsverkehr sollen laut Koalitionsvertrag zukünftig aus Landesmitteln finanziert werden.

Forderung

Die Mitglieder des Kreistages fordern das Land Sachsen-Anhalt auf, mehr finanzielle Mittel für den Ausbildungsverkehr zur Verfügung zu stellen, da die derzeitigen Mittel nach § 9 ÖPNVG LSA nicht die erforderlichen Ausgaben decken. Das ÖPNV-Investitionsprogramm u.a. zum Ausbau der Schnitt- und Haltestellen soll bedarfsgerecht weiterentwickelt werden.

Finanzierung Kreisstraßen

Das vorhandene Straßennetz bildet die infrastrukturelle Grundlage für den motorisierten Individualverkehr, Wirtschaftsverkehr, Öffentlichen Personenverkehr und großen Teilen des Radverkehrs. Für den Erhalt und die Erneuerung der Kreisstraßen und Ingenieurbauwerken bedarf es einer soliden Finanzierung aus Mitteln für Unterhaltung und Investitionen. Die Höhe der Investitionszuweisungen des Landes an die Landkreise war jedoch in den vergangenen Jahren stets rückläufig. Für die Zukunft sind nunmehr keine weiteren Zuweisungen vorgesehen.

Forderung

Das Bekenntnis der Landesregierung zum Erhalt der kommunalen Straßennetze wird begrüßt. Eine auskömmliche Finanzierung, insbesondere für Investitionen in Kreisstraßen und Ingenieurbauwerken, ist durch das Land langfristig sicherzustellen und im Landeshaushalt zu verankern.