

**Landesverband Brandenburg
Beschluss der 25. Ordentlichen Landesdelegiertenkonferenz
am 11. Oktober 2008, Brandenburg an der Havel**

Planungsstopp für die Kanzlerautobahn – Vorrang für bestehendes Straßennetz

In die Debatte um die A 14-Nordverlängerung von Magdeburg nach Schwerin ist Bewegung gekommen. Spätestens seit sich die voraussichtlichen Baukosten mehr als verdoppelt haben, hat in der Bundesregierung und in der Landesregierung Sachsen-Anhalt das Nachdenken eingesetzt. Die Brandenburger Landesregierung und die im Landtag vertretenen Parteien hüllen sich in Schweigen. Oder sie setzen ihre Täuschungsmanöver fort, um die wahren Ursachen der Kostenexplosion, die Unfinanzierbarkeit und die Unsinnigkeit der A 14 zu verschleiern. Nicht einmal die Linkspartei hat eine Meinung dazu, obwohl sich der Landesverband der Linken in Sachsen-Anhalt ohne Wenn und Aber gegen den Bau der A 14 und für den Ausbau des bestehenden Straßennetzes ausgesprochen hat. BÜNDNIS 90/ DIE GRÜNEN haben eine Meinung und zwar länderübergreifend: Planungsstopp für die A 14 – Vorrang für bestehendes Straßennetz. Keine Wiederbelebungsversuche für das Projekt A 14. Und sie sind sich einig mit vielen Bürgerinnen und Bürgern entlang der geplanten Trasse, die sich in Bürgerinitiativen, Aktionsbündnissen und Umweltverbänden gegen den unsinnigen Bau der A14 engagieren.

BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN fordern die Landesregierung auf, die unsinnigen Planungen zur A 14 sofort zu stoppen und statt dessen mit derselben Energie, die sie bisher für die A 14 aufgebracht hat, Lösungen für die Prignitz und ihre Bewohnerinnen und Bewohner zu finden, die ökonomisch vernünftiger, ökologisch verträglicher und schneller umsetzbar sind.

Vor 4 Jahren, im Raumordnungsverfahren, wurde eine Gesamtsumme von 585 Mio EUR veranschlagt. Diese Summe stieg kontinuierlich an: Anfang 2008 bezifferten Bundes- und Landesregierung die Kosten für die Nordverlängerung der A 14 mit 770 Millionen Euro. Schon dieser Betrag war für die beteiligten Bundesländer nicht mehr aus eigenen Mitteln, sondern nur mit Hilfe der EU finanzierbar. Dann kam über Nacht eine Kostenexplosion auf beinahe 1,3 Milliarden Euro ans Licht, weil sich die Planer der bundeseigenen DEGES das Projekt inzwischen näher angesehen hatten. Aus unserer Sicht ist damit aber noch nicht das finanzielle Ende der Fahnenstange erreicht.

Die Zahlen wurden von den beteiligten Ministerien und Behörden von Anfang an schön gerechnet, um die A 14 politisch durchzusetzen. Schon bei 585 Mio EUR war das Nutzen-Kosten-Verhältnis ungünstig. Kein Wunder, hatte man doch mit der so genannten H-Variante (bestehend aus A 14, A 39 und B 190n als Querspange) von vornherein die ungünstigste gewählt. Bereits in der Verkehrsuntersuchung Nord-Ost (VUNO) Anfang der 90er Jahre wurde diese Variante als untauglich eingestuft. Diese Variante wurde aus rein politischen Gründen gewählt, sollte sie doch ein Wahlgeschenk des damaligen Kanzlers Schröder an sein Wahlvolk in Sachsen-Anhalt sein (daher der Spitzname „Kanzlerautobahn“). Vergleicht man dann noch die Fahrzeiten zwischen einer neuen A 14 mit denen auf einer bedarfsgerecht ausgebauten B 189/ B5, so stellt man fest, dass nur geringe, vernachlässigbare Einsparungen zu verzeichnen

sind. Die Öffentlichkeit wurde bewusst an der Nase herumgeführt. Konsequenzen bisher? Keine. Stattdessen versucht man, die Schuld wider besseren Wissens dem Naturschutz in die Schuhe zu schieben. Tatsächlich aber war lange bekannt, dass die geplante A 14 mehrere Europäische Schutzgebiete berühren würde. Gerade deswegen wurde die A 14 im Bundesverkehrswegplan 2003 mit dem sogenannten naturschutzfachlichen Planungsauftrag versehen. Erhöhte Aufwendungen des Naturschutzes können die Kostensteigerungen demnach nicht erklären.

Der Grund ist ein anderer: in den Projektdossiers des BVWP 2003 wurden mittlere Streckenkosten von 3,9 Mio Euro/km genannt. Im ROV ging man für den Brandenburger Abschnitt von 3,7 Mio Euro/km aus. Realistisch wären bereits damals 6 bis 8 Mio EUR/km gewesen. Die jetzt bekannt gegebenen 1,28 Mrd EUR belegen das: für die 154 km ergeben sich spezifische Kosten von 8,3 Mio EUR/km.

BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN fordern die Landesregierung auf, die wahren Gründe für die eklatante Fehlkalkulation offen zu legen und ggf. personelle Konsequenzen zu ziehen. Wir fordern außerdem einen neuen Nutzen-Kosten-Vergleich für die A 14.

Da die Notwendigkeit der A 14 nicht durch hohe Verkehrsmengen und überlastete Straßenabschnitte begründet ist und, durch viele Untersuchungen belegt, der wirtschaftliche Aufschwung einer Region nicht vom Bau einer Autobahn abhängt, fordern wir die Landes- und die Bundesregierung auf, endlich dem Ausbau des vorhandenen Straßennetzes den notwendigen und gebotenen Vorrang einzuräumen. Das ist nicht nur ein Gebot wirtschaftlicher Vernunft sondern auch zwingendes Recht. So ist es zentrales Anliegen des besonderen naturschutzfachlichen Planungsauftrags, dass besonders intensiv der Frage nachgegangen wird, ob Alternativplanungen, insbesondere die Abwicklung des Verkehrs über das bestehende Straßennetz, in Betracht kommen. Ebenso sind zumutbaren Alternativen nach Art. 6 Abs.4 Satz 1 Unterabs.1 FFH-RL zu prüfen und – so sie vorhanden sind – zu nutzen. Gemäß § 34 Abs. 3 BNatSchG auf Grundlage von Art. 6 Abs. 4 der RL 92/43/EWG darf ein Vorhaben nur dann zugelassen werden, wenn es aus zwingenden Gründen des überwiegenden öffentlichen Interesses notwendig ist und wenn zumutbare Alternativen, mit denen der mit dem Projekt verfolgte Zweck an anderer Stelle ohne oder mit geringeren Beeinträchtigungen erreicht werden kann, nicht vorhanden sind. Gewisse Abstriche am Grad der Zielvollkommenheit sind dabei als typische Folge des Gebots, Alternativen zu prüfen und zu realisieren, hinzunehmen

BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN fordern die Landesregierung auf, umgehend den ausstehenden Alternativenvergleich zu veranlassen, und zwar objektiv und ohne politische Randbedingungen und Vorgaben, die das Ziel der Untersuchung bereits vorweg nehmen.

Im Jahr 2007 wurde die B 189 aus dem sog. „Blauen Netz“, einem System besonders leistungsfähiger Bundesstraßen mit Ortsumgehungen und kreuzungsfreien Knotenpunkten, also autobahnähnlichen Auf- und Abfahrten, herausgenommen; die ursprünglich geplanten Ausbaustandards wurden drastisch gesenkt. Verkehrsminister Dellmann betonte, die B 189 habe wegen der A 14 nicht mehr durchgehend die Bedeutung, wie noch Mitte der 1990er Jahre angenommen. Ein ganz deutlicher Beweis dafür, dass die A 14 der Prignitz nicht nutzt, sondern schadet, ist doch die B 189 die Lebensader der Prignitz. Dieses wird besonders deutlich in den Ergebnissen einer Befragung von Unternehmen aus unterschiedlichen Branchen und Regionen Westbrandenburgs durch die IHK Potsdam im August 2007. Danach sind ca. 90% der Unternehmen von dieser Sparmaßnahme betroffen und befürchten wirtschaftliche Nachteile. Trotz der angestrebten Fertigstellung der Verlängerung der A 14 von Magdeburg nach Schwerin sehen die befragten Unternehmen die B 189 als wichtigste Verkehrsader der Prignitz an.

BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN fordern die Landesregierung auf, umgehend die B 189 wieder in das Blaue Netz aufzunehmen und die ursprünglich geplanten Ausbaustandards umzusetzen.