

Stopp für die A14 - Vorrang für bestehendes Straßennetz!

BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN fordern die Landesregierung auf,

- die Planungen zur A 14 sofort zu stoppen und statt dessen mit derselben Energie, die sie bisher für die A 14 aufgebracht hat, Infrastruktur-Lösungen für die Prignitz und ihre Bewohnerinnen und Bewohner zu finden, die ökonomisch vernünftiger, ökologisch verträglicher und schneller umsetzbar sind,
- die Gründe für die eklatante Fehlkalkulation offen zu legen sowie eine aktualisierte Kostenberechnung und einen neuen Kosten-Nutzen-Vergleich für die A 14 vorzulegen,
- die Prüf- und Bewertungsergebnisse der Strategischen Umweltverträglichkeitsprüfung nach EU-Recht für das Gesamtprojekt der A14 offenzulegen,
- den bisher dem Landeshaushalt entstandenen sowie den insgesamt zu erwartenden brandenburgischen Kostenanteil zu benennen,
- umgehend die ausstehende Null-Plus-Untersuchung (Ausbau des bestehenden Straßennetzes) zu veranlassen, und zwar objektiv und ohne politische Vorgaben, die das Ziel der Untersuchung bereits vorweg nehmen,
- umgehend die B 189 wieder in das Blaue Netz aufzunehmen und die ursprünglich geplanten Ausbaustandards umzusetzen.

Begründung:

1. Finanzierung

Die aktuelle, im Nachkriegsdeutschland beispiellose Finanzkrise zwingt die Bundesregierung zum Sparen. Anstatt dort zu sparen, wo es sinnvoll ist, soll bei denen gespart werden, die ohnehin nichts mehr haben und die sich nicht wehren können. BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN Brandenburg haben dagegen einen sinnvolleren Sparvorschlag: die Streichung der Nordverlängerung der BAB A 14 von Magdeburg bis Schwerin.

Spätestens seit sich die voraussichtlichen Baukosten mehr als verdoppelt haben, ist die A 14 nicht mehr finanzierbar. Die rot-rote Brandenburger Landesregierung hüllt sich dazu nach wie vor in Schweigen oder verbreitet Durchhalteparolen. Wir fordern – wie auch der Landesverband der Grünen in Sachsen-Anhalt – den Stopp der A 14 zugunsten des Vorrangs für den Ausbau des bestehenden Straßennetzes. Hierin sind wir uns einig mit den vielen Bürgerinnen und

Bürgern entlang der geplanten Trasse, die sich in Bürgerinitiativen, Aktionsbündnissen und Umweltverbänden gegen den unverantwortlichen Bau der A 14 engagieren.

Im Jahre 2004, im Raumordnungsverfahren für den Neubau der A 14 zwischen Magdeburg und Schwerin, wurde eine Gesamtsumme von 585 Millionen veranschlagt. Diese Summe stieg kontinuierlich an: Anfang 2008 bezifferten Bundes- und Landesregierung die Kosten für die Nordverlängerung der A 14 mit 770 Millionen Euro. Dann kam im Mai 2008, nachdem jetzt die bundeseigene DEGES das Projekt überprüft hatte, eine Kostenexplosion auf beinahe 1,3 Milliarden Euro ans Licht.

Aus unserer Sicht ist damit aber noch nicht das finanzielle Ende der Fahnenstange erreicht, da diese Schätzung veraltet ist und nicht alle Kosten erfasst wurden. So fehlen z.B. die Kosten für die Umverlegung von Straßen, in Brandenburg betrifft das die B 189 im Raum Wittenberge, oder die Kosten für die Ertüchtigung von Transportstrecken für die außerordentlich großen Mengen an Kies, die für die A 14 benötigt werden.

Die Kosten wurden von den beteiligten Ministerien und Behörden von Anfang an unter Missachtung des Anspruchs der Bevölkerung auf korrekte Daten auf völlig unrealistische Werte herunter gerechnet, um die A 14 politisch durchsetzen zu können. Nun versucht man, die Schuld dem Naturschutz in die Schuhe zu schieben. Tatsächlich aber war die Naturschutzproblematik lange bekannt, weil die A 14 viele Europäische Schutzgebiete berühren würde. Gerade deswegen wurde die A 14 im Bundesverkehrswegeplan (BVWP) 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 Millionen Euro pro km angesetzt. Im Raumordnungsverfahren (ROV) im Jahr 2004 ging man für den Brandenburger Abschnitt von 3,7 Millionen Euro pro km aus. Realistisch wären bereits damals sechs bis acht Millionen Euro/km gewesen. Die zuletzt bekannt gegebenen und noch nicht aktualisierten Kosten in Höhe von 1,28 Milliarden Euro belegen das: für die 154 km lange Strecke ergeben sich spezifische Kosten von 8,3 Millionen Euro/km.

2. Alternativen

Der Bau der A 14 lässt sich weder mit hohen Verkehrsmengen und überlasteten Straßenabschnitten im Bestand noch mit einer nachvollziehbaren Prognose begründen. Wegen der für einen Autobahnbau bei weitem zu geringen Verkehrsmengen im Bestand wurden daher Prognosedaten vorgelegt, die weit jenseits aller auch nur annähernd realistischen Werte liegen. Weder weiträumige Verkehrsverlagerungen noch durch die A 14 induzierter hinzuaddierter Neuverkehr sind in der Lage, für die Verkehrsmengen zu sorgen, die in Raumordnungs- und Planfeststellungsverfahren vorgelegt wurden. Diese verfälschen, wie schon die zu niedrig angesetzten Kosten, ebenfalls den Nutzen-Kosten-Faktor zugunsten des geplanten Autobahnbaus. Außerdem ist durch viele Untersuchungen belegt, dass der wirtschaftliche Aufschwung einer Region nicht vom Autobahnbau abhängt. Wir fordern daher die Landes- und 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 zumutbare Alternativen nach Art. 6 Abs.4 Satz 1 Unterabs.1 der europäischen Fauna-Flora-Habitat-Richtlinie zu prüfen und – so sie vorhanden sind – zu nutzen. Gemäß § 34 Abs. 3 Bundesnaturschutzgesetz auf Grundlage von Art. 6 Abs. 4 der europäischen Richtlinie 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.

Im Jahr 2007 wurde die B 189 aus dem sogenannten „Blauen Netz“ des Landes Brandenburg, einem System besonders leistungsfähiger Bundesstraßen mit Ortsumgehungen und kreuzungsfreien Knotenpunkten, also autobahnähnlichen Auf- und Abfahrten, herausgenommen. Die ursprünglich geplanten Ausbaustandards wurden drastisch gesenkt. Der damalige Verkehrsminister Dellmann betonte, die B 189 habe wegen der A 14 nicht mehr durchgehend die Bedeutung, wie noch Mitte der 1990er Jahre angenommen. Auch dies ein 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 Prozent 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.