

Verkehrsclub Deutschland (VCD)
Landesverband Brandenburg

**Einwendung
im Rahmen des Anhörungsverfahrens zur
Planfeststellung für das Verfahren
„Neubau der einseitigen Tank- und Rastanlage
Havelseen an der linken Richtungsfahrbahn der BAB
10, km 130,00 einschließlich trassenferner
landschaftspflegerischer Begleitmaßnahmen“**

Potsdam, 12. April 2021

Zusammenfassende Bewertung des Vorhabens

Als Grund für das Planungserfordernis wird einerseits darauf verwiesen, dass die versorgungstechnische Infrastruktur der TR Wolfslake saniert werden muss und andererseits, dass aufgrund des Bedarfskonzeptes für Rastanlagen auf dem Gebiet des Landes Brandenburg und auf Basis der Erhebung der Lkw-Parksituation im Umfeld der BAB 2018 Kapazitätsengpässe bei den LKW-Parkplätzen in den Nachtstunden bestehen.

Beide Gründe sind kritisch zu hinterfragen, da

1. in den Planunterlagen eine Sanierung der TR Wolfslake nicht als Variante geprüft wurde und somit unklar bleibt, warum die Sanierung keine Option ist,
2. die Erhebung zur Kapazität der LKW-Stellplätze an BAB in ihre Berechnungen nicht einbezieht, dass eine Freigabe von PKW-Stellplätzen für die Mischnutzung in den Nachtstunden schnell und kostengünstig neue Kapazitäten schaffen könnte und damit eine Alternative zum Neubau darstellt und
3. der Neubau der TR Havelseen sowohl den Zielen einer klimaverträglichen Verkehrswende als auch dem im Koalitionsvertrag des Landes Brandenburg und im Ressortbericht Nachhaltigkeit des BMVI formulierten Vorrang des Erhaltes vor Neubau widerspricht.

Der VCD Brandenburg sieht damit keine ausreichende Begründung für den Neubau einer Tank- und Rastanlage Havelseen. Der Neubau am Standort Potsdam Nord ist deshalb sowohl aus verkehrlichen als auch aus Klimaschutzgesichtspunkten abzulehnen.

Die Einwendung des VCD Brandenburg begründet sich im Einzelnen auf folgende Punkte:

Verkehrliche und raumordnerische Bedeutung des Vorhabens

Das Vorhaben wird weder mit raumordnerischen Entwicklungsziele (2.4.1) noch mit zwingenden Gründen des überwiegenden öffentlichen Interesses begründet. Als Plananlass werden im Erläuterungsbericht lediglich die bestehenden und zu erwartenden Verkehrsverhältnisse (2.4.2) und die Verkehrssicherheit (2.4.3) angeführt.

Zu 2.4.2 Bestehende und zu erwartende Verkehrsverhältnisse

- Prognostizierter Bedarf
Die im Rastanlagenkonzept für die Bundesautobahnen im Land Brandenburg vom 5.7.2010 prognostizierten Bedarfe sind kritisch zu hinterfragen. Zum einen ist die Studie inzwischen veraltet zum anderen berücksichtigen die Studien zur Lkw-Parksituationen an BAB in den Nachtstunden¹ keine Alternativen zum Neubau. Das Potenzial, welches z.B. durch eine Ausweitung der Mischnutzung von Pkw- und Bus-Parkplätzen in den Nachstunden bestände, wird nicht berücksichtigt.

Erfasst wurden für die BAST-Studie parkende Lkw auf

1. ausgewiesenen Lkw-Parkflächen
2. auf Pkw-Parkflächen mit einer Mischnutzung durch Lkw
3. auf Parkflächen für Busse und/oder Pkw mit Anhängern, aber Mitbenutzung durch Lkw
4. auf Parkflächen für Großraum- und Schwertransporte (GST), aber Mitbenutzung durch Lkw
5. auf Pkw-Parkflächen
6. auf Parkflächen zur ausschließlichen Nutzung durch Busse oder Pkw mit Anhängern
7. auf Parkflächen zur ausschließlichen Nutzung durch Großraum- und Schwertransporte (GST)
8. außerhalb markierter Flächen jeglichen Parkens
9. außerhalb der Rastanlage, d. h. z. B. im Ein- oder Ausfahrtbereich zur bzw. von der Rastanlage

¹ BAST 2018 und Vorgängerstudien

Nur die Parkmöglichkeiten unter Punkt 1-4 werden in die Kapazitäten eingerechnet. Das Potenzial der Parkmöglichkeiten der Kategorien 5-7 wird nicht erhoben, obwohl sowohl Pkw- als auch Bus-Parkplätze vorrangig nur tagsüber genutzt werden.

- **Verhältnis Lkw-Stellplätze**
Der Neubau der TR Havelseen sieht im Vergleich zu den Lkw-Stellplätzen einen überproportionalen Ausbau der Pkw-Stellplätze und neue Bus- und Caravan-Stellplätze vor. Für diese Kapazitätsausweitung fehlt jede fachliche Begründung.
- **Keine Alternativenprüfung TR Wolfslake**
Da die Sanierung der bestehenden Parkplätze bei km 133,2 rechte RF und km 134,3 linke RF sowie der Rastanlage Wolfslake Ost- und West nicht in der Alternativenprüfung berücksichtigt wurde, kann nicht nachvollzogen werden, warum die erforderlichen Parkplatzkapazitäten unter Berücksichtigung der oben genannten Punkt nicht durch eine Sanierung und ggf. sinnvolle Erweiterung der Flächen sichergestellt werden können.
- **Induzierter Verkehr**
Sowohl aus verkehrlichen als auch aus Klimaschutzgesichtspunkten (s. hierzu Punkt 4.6 UVP-Bericht) ist eine Verkehrswende unabdingbar. Das bedingt eine Verlagerung des motorisierten Individual- und Güterverkehrs auf die Schiene. Eine Erweiterung der Verkehrsinfrastruktur für den motorisierten Individual- und Güterverkehr ist deshalb kritisch zu hinterfragen. In den vergangenen 12 Jahren hat das Bundesverkehrsministerium bereits mehr als 1,2 Milliarden Euro in den Bau neuer Lkw-Parkmöglichkeiten investiert. Für 2020 sind weitere 100 Millionen Euro geplant². Dieses Geld hat in der Vergangenheit nicht dazu geführt, das berechnete Defizite an Lkw-Stellplätzen abzubauen, da zeitgleich mit der Kapazitätserweiterung auch die Zahl der Lkws gestiegen ist. So wurde die Kapazität der Lkw-Stellplätze zwischen 2008 und 2018 um 31 % erhöht, aber die Anzahl der Lkws, die nachts abgestellt wurden, hat im gleichen Zeitraum um 38 % zugenommen. Die vorgesehene Maßnahme muss deshalb vor dem Hintergrund der dringend erforderlichen Verkehrswende als kontraproduktiv eingeschätzt werden.
- **Erhalt vor Neubau**
Im Ressortbericht Nachhaltigkeit 2020 betont das BMVI, dass im Sinne der Deutschen Nachhaltigkeitsstrategie dem Erhalt von Bundesfernstraßen und Bauwerken gegenüber dem Aus- und Neubauvorhaben besonderen Vorrang eingeräumt wird³. Das geplante Vorhaben widerspricht diesem formulierten Ziel.

Zu 2.4.3 Verbesserung der Verkehrssicherheit

Unstrittig ist, dass Lkw-Fahrende ausreichend Parkplätze haben müssen, um die vorgeschriebenen Lenk- und Ruhezeiten einhalten zu können. Die Studie der BAST zum Lkw-Parken an BAB 2018 gibt jedoch an, dass weniger als 500 Lkws auf sonstigen Abstellmöglichkeiten abseits der Bundesautobahnen gezählt wurden und diese Lkw standen ebenfalls auf legalen bzw. akzeptierten Stellflächen. Das Defizit der Kapazitäten errechnete sich aus den oben genannten Gründen, weil nur die offiziell für Lkw freigegebenen Stellplätze als freie Kapazität gezählt wurden. Eine Legalisierung der bestehenden Parksituation nachts auf Pkw- und Busstellplätzen würde zusätzliche sichere Ruhemöglichkeiten bieten. Das Potenzial hierfür ist aus Gründen des Ressourcenschutzes und des effizienten Einsatzes von Geldern unbedingt zu berücksichtigen.

² <https://www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Artikel/StB/ausgeruht-fuer-die-lange-fahrt-mehr-lkw-parkplaetze.html>

³ Bericht des BMVI zur Nachhaltigkeit 2020 S.31,

https://www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Publikationen/G/ressortbericht-nachhaltigkeit.pdf?__blob=publicationFile

Einschätzung des Vorhabens vor dem Erfordernis einer klimaverträglichen Verkehrswende

Zu 4.6 Schutzgut Klima (des UVP-Bericht)

Die Folgen des Vorhabens für den Klimawandel werden nicht umfassend bewertet. 2018 betragen die CO₂-Emissionen aus dem Verkehrssektor in Brandenburg 6,1 Mio. Tonnen. Das entspricht einer Steigerung um 60% gegenüber 1990.⁴

Diese Tatsache steht dem erklärten Ziel entgegen, das die Bundesregierung im vergangenen Jahr in ihrem Klimaschutzgesetz beschlossen hat: Die Klimaneutralität bis 2050.

Um dieses Ziel zu erreichen, muss der Verkehrssektor seine Emissionen von 150 Mio. Tonnen CO₂-Äquivalente im Jahr 2020 auf 95 Mio. Tonnen im Jahr 2030 senken. Das geht nur durch Verkehrsvermeidung und durch eine konsequente Verlagerung auch des Güterverkehrs von der Straße auf die Schiene. Durch Neubaumaßnahmen der Verkehrsinfrastruktur wird nicht nur zusätzliche Fläche versiegelt, es wird auch nachweislich neuer Verkehr induziert. Der Neubau der TR Havelseen ist unter diesen Gesichtspunkten abzulehnen.

⁴ LfU Klimagasinventur 2018