

# ERST A14, DANN DEICHE BAUEN. BRANDENBURG BRAUCHT DIE VERKEHRSWENDE JETZT!

Der A14-Neubau in der Prignitz, die Autobahnraststätte Havelseen in Potsdam und Pläne zur Vertiefung der Oder sind exemplarische, Brandenburg betreffende Infrastrukturplanungen, die eine Mobilitätswende konterkarieren. Wir leben in einer erhitzten Welt. Bisher sind es 1,2°C gegenüber dem vorindustriellem Niveau, 1,5°C werden allgemein als kritisch angesehen, 2°C als maximal kontrollierbar – vielleicht. Wir tragen Verantwortung für das Leben auf der Erde und für nachfolgende Generationen. Daher muss ein achtsamer Umgang mit unserer natürlichen Umwelt höchste Priorität haben. Alle Planungen und politischen Entscheidungen müssen mit dem Leitmotiv der Klimagerechtigkeit in Einklang gebracht werden. Kurz gefasst bedeutet das, sich nicht nur auf technische Lösungen zu verlassen, sondern auch Fragen der Verteilungsgerechtigkeit und der besonderen Verantwortung von Treibhausgasverursacher:innen wie Brandenburg, zu bedenken. (1) Der Verkehrssektor ist der einzige Bereich, in dem die CO<sub>2</sub> Emissionen gegenüber 1990 gestiegen sind (2), trotz technischer Verbesserungen durch Filter, Bauart und Kraftstoff. Schuld ist Erhöhung der Fahrzeugzahlen zwischen 1995 und 2018 um 14% (3). Hinzu kommt die Erkenntnis, dass Zementherstellung und Versiegelung von Böden einen erheblichen Anteil an der Klimakrise haben. So kann es nicht weiter gehen. Wir brauchen einen Paradigmenwechsel in der Verkehrsplanung auf allen Ebenen. Klimaschutz im Jahr 2021 erfordert eine nachhaltige und zeitnah realisierte Mobilitätswende. Besonders der Neubau der A14 in der Prignitz widerspricht sämtlichen Klimaschutzambitionen. Die Planung in der derzeit vorliegenden Form (4) zerschneidet das Biosphärenreservat Flusslandschaft Elbe über eine Strecke von etwa 50km Länge. Zudem werden 19 FFH-, drei Vogelschutzgebiete und 3 'Important Bird Areas' laut BUND gefährdet (5). Das wollen wir nicht protestlos hinnehmen, denn: Der Bau der A14 begünstigt zusätzlichen motorisierten Individual- und Schwerlastverkehr. Dadurch schafft er Gründe, einen Ausbau des öffentlichen Personen Nah- und Fernverkehrs sowie die Verlagerung des Schwerlastverkehrs auf die Schiene weiter zu verschleppen. Zudem werden die Anwohner\*innen von mehr Lärm durch den Autobahnverkehr betroffen sein. Ausgleichs-, Ersatz- und Lärmschutzmaßnahmen werden immer nur eine kurzfristige Linderung verschaffen, die Ursache des Problems aber nicht heilen. Genau wie im Falle des Oderausbaus sind Fragen der wirtschaftlichen Rentabilität des A14-Neubaus nicht ausreichend geklärt worden. So schaden die Projekte nicht nur der Natur, sondern stellen auch ein erhebliches finanzielles Risiko dar. Und zu allem Überfluss verläuft die geplante Trasse der A14 weitgehend parallel zu einer zweigleisigen elektrifizierten Bahnstrecke. Wir als junge Generation werden die dramatischen Auswirkungen der Klimakrise direkt zu spüren bekommen. Wir protestieren auch aus Solidarität mit den Menschen, die heute schon unter den Folgen der Klimakrise leiden.

## DAHER FORDERN WIR:

- ▶ Den Stopp des Ausbaus der A14. Auf Bundesebene muss ein Moratorium für den Bau der A14 verhängt werden. Das Bundesverkehrsministerium muss dafür sorgen, dass die DEGES GmbH ihre Vorhaben den Zielen der globalen Klimagerechtigkeitsbewegung anpasst.
- ▶ Auf Bundesebene sich der Sachverständigenrat für Umweltfragen als unabhängiges Expert:innengremium damit beschäftigen, inwiefern geltende Beschlüsse für solch offensichtlich klimaschädliche Großprojekte kurzfristig einer Revision unterzogen werden können. Als erstes Projekt muss der Bundesverkehrswegeplan von diesem Gremium genau geprüft und in einem partizipativen Verfahren durch eine konstruktive Zusammenarbeit zwischen Planungsbehörden, Zivilgesellschaft und Naturschutzverbänden neu aufgelegt werden. In diesem Zusammenhang sollte der A14-Neubau mit den von vielen Initiativen und Menschen mitgetragenen Forderungen der „Volksinitiative Verkehrswende Brandenburg jetzt!“ abgeglichen und in deren Sinne angepasst werden.
- ▶ Lokale Bürger\*inneninitiativen, wie die zur Errichtung einer Lärmschutzwand aus Lehm und nachhaltigen Baustoffen, sollten, falls das Projekt dennoch weitergeführt werden sollte, im Planfeststellungsverfahren gehört und als Projektpartner\*innen eingebunden werden.
- ▶ Wir sprechen uns gegen den Neubau der Raststätte Havelseen aus. Der bisher überplante Acker muss erhalten bleiben. Die Raststätte Wolfslake sollte ebenfalls nicht erweitert werden. Viel mehr fordern wir den Ausbau des Schienennetzes und die Verlagerung des Gütertransports auf die Schiene. Im Jahr 2021 müssen Flächen entsiegelt werden und dürfen keiner Asphaltierung für Parkplätze zum Opfer fallen. Deshalb unterstützen wir die Petition „Naturerhalt statt Asphalt“ (6) und setzen uns für einen lebendigen, das Klima schützenden und betonfreien Potsdamer Norden ein.
- ▶ Um den „Fahrplan für ein ressourceneffizientes Europa“ der EU, welcher vorsieht bis 2050 Flächenverbrauch auf 0% senken, muss das Land Brandenburg als Vorbild vorangehen und den Neu- und Ausbau von Autobahnen und Straßen für motorisierten Individualverkehr mit einhergehender Flächeninanspruchnahme unverzüglich auf 0% reduzieren. Außerdem muss sofort der gesamte Flächenverbrauch auf unter 1 ha pro Tag gedeckelt und durch ein auf Klimaschutz ausgerichtetes Monitoringsystem regelmäßig überprüft und gegebenenfalls durch die Landesregierung sanktioniert werden (7).
- ▶ Die Priorisierung von Haushaltsmitteln des Landes und Bundes für Straßenbauprojekte ist nicht zeitgemäß und muss in Anbetracht der Klimakrise durch eine Priorisierung des Schienenausbaus und Stärkung der Fuß- und Radinfrastruktur ersetzt werden.
- ▶ Auf Bundesebene braucht es die zeitnahe Verabschiedung eines Bundesmobilitätsgesetzes. Ziel muss es sein, den Anteil des Umweltverbundes bis 2035 zu verdoppeln und den Verkehrssektor klimaneutral, inklusiv, gesundheitsfördernd und flächensparend umzubauen.
- ▶ Es darf keinen Oderausbau auf polnischer Seite geben. Die Brandenburger Landesregierung muss weiter an ihrer klaren ablehnenden Haltung den polnischen Behörden gegenüber festhalten. Ministerpräsident Woidke muss als Polen-Beauftragter der Bundesregierung seinen Einfluss nutzen, um einen Oderausbau zu stoppen. Statt das Hochwasserschutzkonzept zu gefährden, sollte der angrenzende Naturraum mit seinen Auenschutzgebieten, die natürliche Entwicklung des Flusses und die Grundwasserbestände geschützt sowie eine weitere Renaturierung der Oder auf ihrer gesamten Länge forciert werden (8).



Quellen:

- (1) Heinrich Böll Stiftung. Radikaler Realismus für Klimagerechtigkeit. <https://www.boell.de/de/2018/09/17/radikaler-realismus-fuer-klimagerechtigkeit> (abgerufen am 12.01.2021)
- (2) VCD Brandenburg. Wer pendelt – braucht die Verkehrswende. <https://verkehrswende-brandenburg.vcd.org/news/news/wer-pendelt-braucht-die-verkehrswende/> (abgerufen am 09.01.2021)
- (3) Umweltbundesamt. Emissionen des Verkehrs. <https://www.umweltbundesamt.de/daten/verkehr/emissionen-des-verkehrs#pkw-fahren-heute-klima-und-umweltvertraglicher> (abgerufen am 09.01.2021)
- (4) Landesamt für Bauen und Verkehr. <https://www.o-sp.de/lbvbrandenburg/nutzungshinweis.php?pid=53029> (abgerufen am 08.01.2020)
- (5) BUND Brandenburg. Die Autobahn A14. <https://www.bund-brandenburg.de/themen/verkehr/die-autobahn-a14/> (abgerufen am 06.01.2021)
- (6) Online-Petition „Naturerhalt statt Asphalt“. <https://www.openpetition.de/petition/online/lieber-naturerhalt-statt-asphalt> (abgerufen am 10.01.2020)
- (7) Fahrplan für ein ressourceneffizientes Europa. <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/DE/TXT/?qid=1573551946736&uri=CELEX%3A52011DC0571> (abgerufen am 12.01.2021)
- (8) Deutscher Naturschutzring. <https://www.dnr.de/eu-koordination/eu-umweltnews/2020-wasser-meere/verbaende-oder-ausbauplaene-widersprechen-eu-recht/?L=178> (abgerufen am 09.01.2021)