

Antrag

der Abgeordneten Daniela Wagner, Dr. Bettina Hoffmann, Sven-Christian Kindler, Matthias Gastel, Stefan Gelbhaar, Stephan Kühn (Dresden), Lisa Badum, Harald Ebner, Sylvia Kotting-Uhl, Oliver Krischer, Christian Kühn (Tübingen), Renate Künast, Steffi Lemke, Dr. Ingrid Nestle, Friedrich Ostendorff, Dr. Wolfgang Strengmann-Kuhn, Markus Tressel, Dr. Julia Verlinden, Gerhard Zickenheiner und der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN

Weiterbau der A 49 stoppen, ÖPP-Verträge kündigen

Der Bundestag wolle beschließen:

I. Der Deutsche Bundestag stellt fest:

Um die Klimaziele zu erreichen, ist eine Verkehrswende mit einer Verlagerung von Auto- und Lkw-Verkehr auf die Schiene unabdingbar. Der im Jahr 2016 beschlossene Bundesverkehrswegeplan der Fraktionen der CDU/CSU und SPD weist in die entgegengesetzte Richtung. Mit seinem hohen Anteil an Straßenneubauprojekten ist er völlig ungeeignet, um einen Beitrag zur Lösung der Klimakrise zu leisten. Teil des Problems ist das Bundesautobahnprojekt A 49 zwischen Kassel und Gießen. Bauherr des Projekts ist der Bund. Die Fraktionen der CDU/CSU und SPD haben das Vorhaben im Jahr 2016 in den Bedarfsplänen gesetzlich beschlossen.

Die Planungen für den Bau der A 49 gehen auf die 1970er Jahre zurück. Die ersten Abschnitte wurden in den 1970er und 1980er Jahren fertiggestellt. Die Verkehrspolitik in dieser Zeit folgte damals dem programmatischen Fortschrittsversprechen des Bundesverkehrsministers Georg Leber (SPD), dass „kein Deutscher weiter als 20 Kilometer von einem Autobahnanschluss leben“ solle, während bereits einige Jahre später der damalige Oberbürgermeister von München, Hans-Jochen Vogel (SPD), schon weit-sichtig sagte: „Wer Straßen sät, wird Verkehr ernten“. Leider folgt die Bundesverkehrswegeplanung bis heute eher dem „Leber-Plan“. Spätestens mit der Klimakonferenz von Rio im Jahr 1992 wurde klar, dass ein blind auf das Wachstum des Auto- und Lkw-Verkehrs ausgerichtetes Straßenbauprogramm nicht im Einklang mit dem Ziel der Begrenzung der Erderhitzung zu bringen war. Dennoch hat der Verkehr seit dem Jahr 1990 nichts zur Reduktion der CO₂-Emissionen beigetragen. Um die Klimaziele zu erreichen muss endlich auch der Verkehrssektor einen substanziellen Beitrag leisten. Der dritte deutsche Hitze- und Dürresommer in Folge und weltweit zunehmende klimabedingte Naturkatastrophen führen uns drastisch vor Augen, dass ein Umsteuern in der Mobilitätspolitik überfällig ist. Der Ausbau der Schiene ist nach wie vor unterfinanziert, während in den Straßenneubau noch Milliarden Euro investiert werden. Das ist mit den Klimazielen, auf die sich Deutschland verpflichtet hat, nicht vereinbar.

Der Weiterbau der A 49 führt zu Verkehrswachstum in Form von noch mehr Pkw und Lkw. Der Bau soll zudem eine Schneise durch ein wertvolles Flora-Fauna-Habitat-Gebiet (FFH), durch Natur- und Wasserschutzgebiete und gesunde Buchen-Mischwälder mit bis zu 250 Jahre alten Bäumen schlagen. Das „zwingende“ öffentliche Interesse, das die Europäische Union für eine solch drastische Maßnahme voraussetzt (Artikel 6, Absatz 4 der FFH-Richtlinie), erschließt sich heute nicht mehr. Zumal der von Bundesverkehrsminister Andreas Scheuer forcierte Weiterbau nicht nur ein schlechtes Geschäft für Klima und Umwelt, sondern auch für Steuerzahlerinnen und Steuerzahler ist.

Im Juli 2020 hat der Bund die Vergabe für den Bau und Betrieb der neuen Autobahnabschnitte als Öffentlich-Private-Partnerschaft (ÖPP) abgeschlossen. Die Kosten des Projektes, die aus dem Bundeshaushalt beglichen werden, sind seit Ende 2019 um 355 Mio. Euro auf 1,45 Mrd. Euro gestiegen. Zudem hat der Bundesrechnungshof bereits im Oktober 2018 kritisiert, dass das Bundesverkehrsministerium keinen sauberen Nachweis darüber geführt hat, dass die Öffentlich-Private-Partnerschaft billiger ist als ein Bau in staatlicher Hand. Lücken in der Wirtschaftlichkeitsuntersuchung seien an entscheidenden Stellen trotz Aufforderung nicht geschlossen worden. Auch im Prüfbericht des Bundesrechnungshofs vom Mai 2019 lautet das Fazit: „Damit ist nicht belegt und für den Bundesrechnungshof nicht prüfbar, dass die Kosten tatsächlich angemessen sind“. Der private Partner, der das Projekt mitfinanziert, soll die Streckenabschnitte betreiben und im Gegenzug jahrzehntelang die Einnahmen aus der LKW-Maut erhalten.

II. Der Deutsche Bundestag fordert die Bundesregierung auf,

1. die geschlossenen ÖPP-Verträge zur A 49 umgehend zu kündigen und die entsprechenden Verträge sowie die entsprechenden Wirtschaftlichkeitsuntersuchungen, so wie im Koalitionsvertrag zwischen CDU, CSU und SPD angekündigt, vollständig zu veröffentlichen,
2. für den Weiterbau der A 49 umgehend ein Moratorium zu verhängen,
3. den bestehenden Bundesverkehrswegeplan zu revidieren und einen neuen Bundesmobilitätsplan aufzustellen, der alle Verkehrsträger zusammen denkt und mit den Klima- sowie Verkehrslagerungszielen erreicht werden können.

Berlin, den 15. September 2020

Katrin Göring-Eckardt, Dr. Anton Hofreiter und Fraktion