

13. 06. 97

Antrag

**der Abgeordneten Gila Altmann (Aurich) und der Fraktion
BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN**

Wesertunnel-Planungen beenden

Der Bundestag wolle beschließen:

Der Deutsche Bundestag stellt fest:

Die Kostenrechnung von 588 Mio. DM für den Bau des Wesertunnels war bereits bei Vorstellung Ende 1996 nicht realistisch. Die realen Baukosten müssen heute auf über 700 Mio. DM veranschlagt werden. Durch die beabsichtigte private Vorfinanzierung werden die Kosten zusätzlich in die Höhe getrieben.

Diese Finanzierungsart widerspricht dem Grundsatz von Haushaltsklarheit und Haushaltswahrheit: Das Geld wird auf dem privaten Kapitalmarkt aufgenommen werden und in einem „Schattenhaushalt“ geführt. Das bedeutet eine Finanzierung auf Pump zu Lasten der kommenden Generationen. Durch die Rückzahlungsmodalitäten werden die Haushaltsspielräume beschnitten.

Das Bundesministerium für Verkehr veranschlagt z. Z. eine Kostenbelastung für den Bund von 1,05 Mrd. DM. Zu befürchten ist, daß letztlich die Gesamtkosten mehr als 1,5 Mrd. DM betragen werden.

Für ein Projekt dieser Größenordnung in Ost-West-Richtung nördlich von Bremen besteht kein verkehrlicher Bedarf, wie bereits 1994 der Bundesrechnungshof festgestellt hat. Die Verkehrsprognosen, die bei Aufnahme des Wesertunnels in den Bundesverkehrswegeplan zugrunde gelegt wurden, haben sich als stark überhöht erwiesen, so daß mit keinem derartigen Verkehrswachstum zu rechnen ist.

Die Nutzen-Kosten-Analysen zum Wesertunnel wurden auf Drängen örtlicher Interessenverbände künstlich hochgerechnet, um eine Aufnahme in den vordringlichen Bedarf des Bundesverkehrswegeplans zu begründen. Die Steigerung des prognostizierten Verkehrsaufkommens seit 1990 von täglich 7 800 Kfz (erste Untersuchungen im Rahmen der Erstellung des Bundesverkehrswegeplans) auf jetzt 23 000 Kfz täglich (im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens) ist nicht seriös begründbar und beruht auf gezielten Fehlannahmen.

Mit dem Wesertunnel wird das Projekt einer Küstenautobahn – wenn auch auf niedrigerem Niveau – weiterverfolgt. Eine solche Verbindung stützt die „Main-Port-Strategie“ des Hafens Rotterdam und führt zu gravierenden Wettbewerbsnachteilen für die norddeutschen Häfen vornehmlich Niedersachsens, aber auch von Bremen, Bremerhaven und Hamburg.

Wie die Bundesregierung bereits einräumen mußte, beeinträchtigt das bisherige Fährsystem in keiner Weise die wirtschaftliche Existenz der an der Unterweser angesiedelten Unternehmen. Durch Weiterverfolgen des Wesertunnel-Projektes besteht vielmehr die Gefahr, daß zahlreiche Arbeitsplätze in der regionalen Wirtschaft verlorengehen. Besonders betroffen sind die vorwiegend mittelständischen Fährbetriebe, Fischerei- und die Tourismus-Branche.

Der Deutsche Bundestag fordert die Bundesregierung auf,

1. unverzüglich eine Neubewertung des Wesertunnels vorzunehmen. Hierzu hält es der Deutsche Bundestag für erforderlich,
 - eine neue Nutzen-Kosten-Analyse zu erstellen, die der realen Verkehrsentwicklung entspricht und Möglichkeiten der Verkehrsvermeidung beinhaltet,
 - das Finanzierungskonzept des Wesertunnels zu überprüfen,
 - die Auswirkungen des Wesertunnel-Projektes auf besonders schutzwürdige Gebiete nach der europäischen Vogelschutz- sowie der Fauna-Flora-Habitat-Richtlinie in der Projektabwägung vorrangig zu berücksichtigen;
2. die Planungen zum Bau des Wesertunnels zu stoppen, die Einstufung des Wesertunnels in den „vordringlichen Bedarf“ des Bundesverkehrswegeplans rückgängig zu machen und den Wesertunnel aus dem Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen zu streichen;
3. die im Haushalt 1997 vorgesehenen Verpflichtungsermächtigungen für die Jahre 2003 bis 2017 für den Wesertunnel in Höhe von 1 048 350 000 DM ersatzlos zu streichen;
4. Alternativen zum Bau des Wesertunnels zu entwickeln, die
 - den CO₂-Reduktionszielen von Rio entsprechen,
 - das vorrangige Ziel einer Förderung der regionalen Wirtschaftsstruktur verfolgen sowie die Arbeitsplätze in den Fährbetrieben dauerhaft sichern.

Bonn, den 28. Mai 1997

Gila Altmann (Aurich)

Joseph Fischer (Frankfurt), Kerstin Müller (Köln) und Fraktion