

Antrag

der Abgeordneten Sabine Leidig, Jörg Cezanne, Ingrid Remmers, Andreas Wagner, Dr. Gesine Löttsch, Lorenz Gösta Beutin, Heidrun Bluhm-Förster, Kerstin Kassner, Caren Lay, Ralph Lenkert, Michael Leutert, Victor Perli, Dr. Kirsten Tackmann, Hubertus Zdebel und der Fraktion DIE LINKE.

Weiterbau der A 49 stoppen, ÖPP-Verträge kündigen, Alternativen prüfen und umsetzen

Der Bundestag wolle beschließen:

I. Der Deutsche Bundestag stellt fest:

Um die Klimaziele zu erreichen, ist eine Verkehrswende mit einer verstärkten Verlagerung von Auto- und Lkw-Verkehr auf die Schiene unabdingbar. Der 2016 beschlossene Bundesverkehrswegeplan von 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. Union und SPD haben das Vorhaben 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 70er und 80er 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 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 1990 nichts zur Reduktion der CO₂-Emissionen beigetragen. Um die Klimaziele zu erreichen, muss endlich auch der Verkehrssektor einen substanziellen Beitrag leisten. Der dritte Hitze- und Dürresommer in Folge in Deutschland 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

(FFH-Richtlinie Artikel 6 Absatz 4), 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 Millionen Euro auf mehr als 1,4 Milliarden 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.

Von den vor Ort arbeitenden Bürgerinitiativen, Umweltverbänden und Parteien wurden Alternativen zum Bau der A 49 und speziell zur qualifizierten Beendigung der Autobahn bei Treysa vorgelegt (vgl. Vorschläge des Aktionsbündnisses „Keine A 49“). Eine Weiterführung als zweispurige Bundesstraße auf planfestgestellter Trasse bis Neustadt (Straße Speckswinkel) sowie Neubau einer 1,5 km langen Spange zur Bundesstraße 454 westlich von Neustadt hätte viele Vorteile im Vergleich zum Weiterbau der A 49. Der ursprünglich untersagte Eingriff in den Flora-Fauna-Habitat-Herrenwald würde respektiert und der Dannenröder Forst verschont. Weitere Flächenversiegelung und die Zerschneidung von Lebensräumen würde vermieden und die Verkehrsbelastung verschiedener Ortschaften wäre erreicht. Die finanzielle Entlastung an Bundesmitteln läge im Bereich von etwa 1 Milliarde Euro. Flankierend trägt die Stärkung des öffentlichen Verkehrs mit Bus und Bahn sowie des Radverkehrs in der Region zur Verkehrsbelastung bei.

II. Der Deutsche Bundestag fordert die Bundesregierung auf,

1. die geschlossenen ÖPP-Verträge zum Bau und Betrieb der 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. von den Bürgerinitiativen und Umweltverbänden vor Ort vorgeschlagene Alternativen zur qualifizierten Beendigung der A 49 sowie zur Stärkung umweltfreundlicher Verkehrsmittel zu prüfen und ggf. umzusetzen,
4. alle Autobahnprojekte sowie Neu- und Ausbauprojekte der sonstigen Bundesfernstraßen im Bundesverkehrswegeplan 2030 mit Blick auf die verbindlichen Klimaschutzziele neu zu bewerten,
5. in der Folge den bestehenden Bundesverkehrswegeplan 2030 zu revidieren und einen neuen Bundesmobilitätsplan aufzustellen, der alle Verkehrsträger zusammendenkt und mit dem Klima- sowie Verkehrsverlagerungsziele erreicht werden können.

Berlin, den 6. Oktober 2020

Amira Mohamed Ali, Dr. Dietmar Bartsch und Fraktion