

## Beschlussempfehlung und Bericht

### des Ausschusses für Verkehr und digitale Infrastruktur (15. Ausschuss)

zu dem Antrag der Abgeordneten Sabine Leidig, Jörg Cezanne, Ingrid Remmers, weiterer Abgeordneter und der Fraktion DIE LINKE.

– Drucksache 19/23114 –

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

#### A. Problem

Die Antragsteller haben einen Antrag eingebracht, der im Wesentlichen beinhaltet, dass der Deutsche Bundestag die Bundesregierung auffordern soll, 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, für den Weiterbau der A 49 umgehend ein Moratorium zu verhängen, 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, alle Autobahnprojekte sowie Neu- und Ausbauprojekte der sonstigen Bundesfernstraßen im Bundesverkehrswegeplan 2030 mit Blick auf die verbindlichen Klimaschutzziele neu zu bewerten, 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.

#### B. Lösung

**Ablehnung des Antrags mit den Stimmen der Fraktionen der CDU/CSU, SPD, AfD und FDP gegen die Stimmen der Fraktionen DIE LINKE. und BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN.**

#### C. Alternativen

Annahme des Antrags.

#### D. Kosten

Wurden nicht erörtert.

**Beschlussempfehlung**

Der Bundestag wolle beschließen,  
den Antrag auf Drucksache 19/23114 abzulehnen.

Berlin, den 18. November 2020

**Der Ausschuss für Verkehr und digitale Infrastruktur**

**Cem Özdemir**  
Vorsitzender

**Patrick Schnieder**  
Berichtersteller

## Bericht des Abgeordneten Patrick Schnieder

### I. Überweisung

Der Deutsche Bundestag hat den Antrag auf **Drucksache 19/23114** in seiner 183. Sitzung am 8. Oktober 2020 beraten und an den Ausschuss für Verkehr und digitale Infrastruktur zur federführenden Beratung sowie an den Haushaltsausschuss und an den Ausschuss für Umwelt, Naturschutz und nukleare Sicherheit zur Mitberatung überwiesen.

### II. Wesentlicher Inhalt der Vorlage

Der Antrag beinhaltet im Wesentlichen, dass der Deutsche Bundestag die Bundesregierung auffordern soll, 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, für den Weiterbau der A 49 umgehend ein Moratorium zu verhängen, 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, alle Autobahnprojekte sowie Neu- und Ausbauprojekte der sonstigen Bundesfernstraßen im Bundesverkehrswegeplan 2030 mit Blick auf die verbindlichen Klimaschutzziele neu zu bewerten, 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.

### III. Stellungnahmen der mitberatenden Ausschüsse

Der **Haushaltsausschuss** hat den Antrag auf Drucksache 19/23114 in seiner 78. Sitzung am 5. November 2020 beraten und empfiehlt mit den Stimmen der Fraktionen der CDU/CSU, SPD, AfD und FDP gegen die Stimmen der Fraktionen DIE LINKE. und BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN dessen Ablehnung.

Der **Ausschuss für Umwelt, Naturschutz und nukleare Sicherheit** hat den Antrag auf Drucksache 19/23114 in seiner 86. Sitzung am 4. November 2020 beraten und empfiehlt mit den Stimmen der Fraktionen der CDU/CSU, SPD, AfD und FDP gegen die Stimmen der Fraktion DIE LINKE. bei Stimmenthaltung der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN dessen Ablehnung.

### IV. Beratungsverlauf und Beratungsergebnisse im federführenden Ausschuss

Der Ausschuss für Verkehr und digitale Infrastruktur hat den Antrag in seiner 92. Sitzung am 18. November 2020 beraten. Die Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN hat zu dem Antrag folgenden Änderungsantrag (Ausschussdrucksache 19(15)426) eingebracht:

*„Antrag der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN*

*Über die Annahme des Antrages „Weiterbau der A 49 stoppen, ÖPP-Verträge kündigen, Alternativen prüfen und umsetzen“, Drucksache 19/23114 hinaus empfiehlt der Ausschuss für Verkehr und digitale Infrastruktur dem Bundestag, folgende EntschlieÙung anzunehmen:*

*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 weitsichtig 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 CO<sub>2</sub>-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.“.*

**Die Fraktion der CDU/CSU** stellte fest, der Lückenschluss bei der A 49 sei mehrfach demokratisch beschlossen worden. Zudem sei er auch höchstrichterlich bestätigt worden. Es gebe nach wie vor gute Gründe für diesen Lückenschluss und zudem werde damit auch ein gesetzlicher Auftrag umgesetzt. Die A 49 habe eine europäische Raumerschließungs- und Verbindungsfunktion, Kapazitätsengpässe würden abgebaut und das nachgeordnete

Straßennetz werde entlastet. Das Bundesverwaltungsgericht habe in einer Entscheidung von 2014 zurecht ein überwiegendes öffentliches Interesse an der Durchführung der Maßnahme festgestellt, was schon alleine dem in dem Antrag geforderten Moratorium entgegenstehe. Was das Thema ÖPP betreffe, seien die Wirtschaftlichkeitsuntersuchungen durchgeführt worden und es lägen keine Bedenken vor. Es sei ein Vertrag geschlossen worden, dessen Aufhebung erhebliche wirtschaftliche Folgen haben würde, worauf weder der ursprüngliche Antrag noch der Änderungsantrag eingingen. Der Vertrag sei teilweise veröffentlicht; eine vollständige Veröffentlichung sei zum Schutz der Geschäftsgeheimnisse nicht möglich. Alternativen seien geprüft worden und die ausgewählte Variante sei die beste Lösung. Was Forderungen nach einem Mobilitätsplan betreffe, sei darauf hinzuweisen, dass bereits der Bundesverkehrswegeplan ein verkehrsträgerübergreifendes Planungsinstrument im Sinne einer integrierten Verkehrsplanung sei.

Die **Fraktion der SPD** erklärte, in einem Punkt teile sie Bedenken in dem Antrag. Die Prüfungen im Zusammenhang mit ÖPP seien so umfangreich, dass der Zeitvorteil von ÖPP dadurch aufgezehrt werde. Als Beispiel verweise sie auf das Projekt der A 61 in Rheinland Pfalz. Gleichwohl seien der Antrag und der Änderungsantrag mit guten Argumenten abzulehnen. Der Bundesverkehrswegeplan 2030 erfülle bereits viele der Forderungen, die in den Anträgen erhoben würden. Dem Projekt A 49 seien umfassende Untersuchungen vorausgegangen und es sei höchstrichterlich gebilligt worden. Es sei dabei insbesondere auf die Umweltbelange sehr umfangreich Rücksicht genommen worden. So würden beispielsweise für einen Hektar versiegelter Fläche sechs Hektar Ausgleichsfläche bereitgestellt und auch einschließlich der Verkehrsnebenflächen ergebe sich noch ein Verhältnis von 1:3,5. Als Ausgleichsmaßnahmen würden unter anderem 188 Hektar Wald bereitgestellt, 74 Hektar Fichtenwald werde in naturnahen Wald umgewandelt, es gebe zehn neue Kammolchteiche und 2,8 Hektar Zauneidechsenbiotop.

Die **Fraktion der AfD** vertrat die Auffassung, durch eine seit Jahren gegen das Auto und den damit verbundenen Straßenbau geführte Kampagne ergäben sich Aktionen, bei denen, wie bei den Aktionen gegen die A 49, Polizisten lebensgefährdend angegriffen würden. Der Rechtsstaat dürfe es sich nicht gefallen lassen, wenn sich vermeintliche Aktivisten über das Gesetz stellten. Es sei unerträglich, dass von Linken und Grünen solche Straftäter politisch in Schutz genommen würden. Der Ausbau der A 49 sei wichtig und er werde letztlich auch nicht durch Straftäter verhindert werden. Der Antrag der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN zeige, dass diese jedenfalls nicht auf der Seite der arbeitenden Bevölkerung stehe, welche dringend auf den Ausbau der A 49 angewiesen sei. Der Ausbau sei seit Jahrzehnten überfällig und stelle einen wichtigen Lückenschluss im Autobahnnetz sowie für den gesamteuropäischen Transitverkehr dar. Man lehne den Antrag daher ab und befürworte den Weiterbau der A 49.

Die **Fraktion der FDP** äußerte, der Lückenschluss bei der A 49 sei verkehrspolitisch wichtig und diene der Entlastung von Anwohnern an der B 3. Die Region werde besser angebunden und Fahrzeiten könnten deutlich reduziert werden – und damit auch der Spritverbrauch. Die mehrheitliche Unterstützung durch die Anwohner mache die Dringlichkeit des Projekts deutlich. Das Projekt sei auf unterschiedlichen Ebenen mehrfach beschlossen worden, auch im Deutschen Bundestag. Darüber solle man sich nicht einfach hinwegsetzen. Sie stellte fest, die Erreichung der Klimaziele könne auch gelingen, ohne das Auto und den LKW zu „verteufeln“, wenn man auf Fahrzeuge mit modernen Antrieben setze. Sie wies darauf hin, dass die Menschen in der Region dringend darauf warteten, dass das Projekt realisiert werde. Kostensteigerungen bei dem Projekt seien – entgegen der Aussage in den Anträgen – nicht auf ÖPP zurückzuführen. Man danke den im Zusammenhang mit der Umsetzung des Projekts eingesetzten Polizeibeamten für ihre schwierige Arbeit in den letzten Wochen.

Die **Fraktion DIE LINKE**. führte aus, bei dem vom Bundesverwaltungsgericht festgestellten überwiegenden öffentlichen Interesse in Bezug auf das Projekt sei das Problem, wie das öffentliche Interesse definiert werde. In der zugrunde gelegten Definition kämen Aspekte wie eine Reduzierung der Verkehrsströme und Klimaziele nicht zum Tragen. Es sei hier eine Neuinterpretation des öffentlichen Interesses erforderlich, was eine politische Aufgabe sei. Ziel des Ausbaus der A 49 sei in Wirklichkeit gar nicht eine Entlastung der Region, sondern es sei das Ziel der Ausbaubefürworter, Ausweichmöglichkeiten für LKW-Verkehre zu schaffen. Der Bundesverkehrswegeplan gehe von einem Zuwachs des LKW-Verkehrs um 40 % aus und auf dieser Grundlage werde ein Straßenausbau geplant, mit dem man zusätzliche Verkehre induziere. Daher solle man nach ihrer Auffassung Autobahnen nur bauen, wenn es unbedingt notwendig sei. Dass diese Notwendigkeit hier nicht gegeben sei, beweise ein ausgearbeitetes Alternativkonzept. Bei einem Mobilitätsplan gehe es nicht darum, eine andere Verkehrsführung vorzusehen, sondern auf Autobahnbau zu verzichten und stattdessen die Bahn auszubauen.

Die **Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN** wies auf einen von ihr bereits in der Vergangenheit im Plenum zu dem Thema eingebrachten Antrag hin. Es sei richtig, wenn der Antrag der Fraktion DIE LINKE. eine Alternativenprüfung fordere, was aber den Verzicht auf das bestehende Baurecht voraussetze. Für eine neue Alternativenprüfung spreche auch, dass möglicherweise heute die Bewertung des öffentlichen Interesses im Hinblick auf den Klimawandel anders ausfalle als dies vor sechs Jahren der Fall gewesen sei. Sie vertrat die Auffassung, es sei wesentlich sinnvoller, gleich eine wesentlich umweltschonendere Trassenführung vorzusehen, statt erst einen intakten Mischwald abzuholzen und dann Ausgleichsmaßnahmen vorzunehmen. Sie wies darauf hin, dass der Bundesrechnungshof mehrfach ÖPP-Maßnahmen gerügt habe. Der Bundesrechnungshof habe bemerkt, es sei für ihn nicht festzustellen, dass solche Maßnahmen wirklich angemessener und finanziell günstiger seien. Ihr sei auch kein Fall bekannt, in dem eine ÖPP-Maßnahme je billiger gewesen sei. Die in dem Antrag geforderte Kündigung der ÖPP-Verträge sei daher richtig.

Der **Ausschuss für Verkehr und digitale Infrastruktur** empfiehlt mit den Stimmen der Fraktionen der CDU/CSU, SPD, AfD und FDP gegen die Stimmen der Fraktionen DIE LINKE. und BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN die Ablehnung des Änderungsantrags der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN auf Ausschussdrucksache 19(15)426. Mit den Stimmen der Fraktionen der CDU/CSU, SPD, AfD und FDP gegen die Stimmen der Fraktionen DIE LINKE. und BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN empfiehlt er die Ablehnung des Antrags auf Drucksache 19/23114.

Berlin, den 18. November 2020

**Patrick Schnieder**  
Berichtersteller



