KURZ & SCHNELL

» A 49

NR. 61

02. Oktober 2020

WEITERBAU DER BUNDESAUTOBAHN 49 IN HESSEN

DARUM GEHT'S

Die A 49 ist eine Autobahn von Nord- nach Mittelhessen zwischen Kassel und Gießen, deren Bau seit den 1970er Jahren geplant wurde und bei der nun zwei letzte Teilstücke in Länge von 31 Kilometern zwischen Schwalmstadt und der Anschlussstelle der A5 bei Gemünden gebaut werden sollen – verharmlosend werden solche Vorhaben „Lückenschluss" genannt. Für die Bauabschnitte sollen im Herrenwald und Dannenröder Forst etwa 85 Hektar zum Teil sehr alter Baumbestand geopfert werden, aktuell beginnen die Rodungsarbeiten. Der Bau wird zudem eine Schneise durch ein wertvolles Flora-Fauna-Habitat-Gebiet (FFH) und durch Natur- und Wasserschutzgebiete schlagen. Dagegen richtet sich verständlicherweise wachsender Protest. Die Fertigstellung der Bundesfernstraße soll bis 2024 erfolgen.

Bauherr und Eigentümer ist der Bund. Union und SPD haben das Vorhaben 2016 in den Bedarfsplänen auf Grundlage des von ihnen gefassten Bundesverkehrswegeplans 2030 gesetzlich beschlossen. Im Juli 2020 hat der Bund die Vergabe für den Bau und Betrieb der beiden 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 1,45 Mrd. Euro gestiegen.

Das Land Hessen ist noch bis Ende 2020 in Auftragsverwaltung für den Bund tätig und führt die baulichen Maßnahmen durch. Vom 1. Januar 2021 an übernimmt der Bund die komplette Zuständigkeit, die dann maßgeblich von der hierzu gegründeten Autobahn GmbH des Bundes erfüllt wird. In den vergangenen Jahren und zuletzt im Sommer 2020 haben die höchsten Gerichte darüber entschieden, dass die Planungen für die A 49 rechtmäßig sind. An diese Sach- und Rechtsanlage ist das Land Hessen gebunden. Der Koalitionsvertrag zwischen Bündnis 90/Die Grünen und der CDU in Hessen sah sowohl 2013 als auch 2018 daher die Fertigstellung der A 49 vor.

DAS SAGEN WIR DAZU

IN EINEM SATZ: Wir GRÜNE haben den Weiterbau der A 49 immer für falsch gehalten und halten ihn weiter für falsch. Verantwortlich ist Andreas Scheuer, er muss jetzt die Reißleine ziehen.

Wir haben uns jahrzehntelang gegen den Weiterbau dieser Bundesautobahn ausgesprochen und vor Ort dagegen protestiert. Aber die Mehrheiten in Bund und Land waren andere. Die Koalition aus CDU und FDP in Hessen hat 2012 den Planfeststellungsbeschluss, also die Baugenehmigung, erlassen. Nach drei Hitzesommern in Folge, angesichts einer sich weltweit verschärfenden Klimakrise und eines verheerenden Waldsterbens ist jedoch evident, dass es unverantwortlich ist, die Straßenbaupolitik der vergangenen Jahrzehnte auf Kosten der Umwelt immer weiter fortzusetzen, Naturräume weiter zu verkleinern und am Ende immer mehr Auto- und Lkw-Verkehr zu generieren.

Wir haben daher im Bundestag beantragt, den Weiterbau der A49 sofort zu stoppen, damit die wertvollen Bäume stehen bleiben können. Das hat die Große Koalition abgelehnt. Die Bundesregierung muss den Weiterbau der A49 sofort stoppen, die Bäume müssen stehen bleiben. Jetzt ist der allerspäteste Zeitpunkt, noch einzugreifen. Andreas Scheuer ist der Auftraggeber, er hat die Fäden in der Hand, die hessische Landesregierung nicht. Nur Andreas Scheuer kann jetzt noch die Reißleine ziehen, er darf keine vollendeten Fakten schaffen.

Es braucht jetzt einen grundlegenden Wandel in der Verkehrspolitik. Die Verkehrsplanung der Bundesregierung zementiert für die nächsten 10 Jahre zahllose Straßenprojekte und konterkariert die deutschen Klimaziele. Auch der Verkehrssektor muss

einen substanziellen Beitrag zur Lösung der Klimakrise beitragen.

1. **Wir müssen raus aus dem Straßenbauwahnsinn – das ist verkehrs- und klimapolitisch überfällig.** In den letzten Jahren hat der Bund doppelt so viel Geld in den Straßenbau als in die Schiene gesteckt. 2019 wurden 232 Kilometer Bundesfernstraße neu- oder ausgebaut - bei gerade einmal sechs Kilometern neue Schienenwege! Obwohl Deutschland eines der am besten ausgebauten Straßennetze der Welt hat, will die Bundesregierung diese Entwicklung fortsetzen.
2. **Wir müssen stattdessen in Verkehrswende und nachhaltige Mobilität investieren.** Wenn wir die Klimaschutzziele im Verkehr erreichen wollen, müssen wir in den kommenden Jahren die Schiene im Regional- und Fernverkehr massiv ausbauen, Radschnellwege errichten und die Vernetzung umweltfreundlicher Verkehrsmittel fördern. Das entlastet die Umwelt und vermindert Stress und Stau. Wir müssen umfinanzieren: Während die Schiene seit Jahrzehnten unterfinanziert ist, wird der Straßenbau Jahr für Jahr auskömmlich ausgestattet. So hat die CSU dafür gesorgt, dass ihm unter anderem die kompletten Einnahmen aus der Lkw-Maut zufließen.
3. **Der straßenlastige Bundesverkehrswegeplan gehört in die Tonne.** Mit immer längeren und breiteren Autobahnen und einer Unmenge von Ortsumgehungen, die der Bund noch immer plant und baut, wird der Erhaltungsbedarf der Straßeninfrastruktur von Jahr zu Jahr größer. Das ist weder generationengerecht und zukunftsfest. Nötig ist ein neuer Bundesverkehrswegeplan, der dem Klimaschutz Rechnung trägt. Statt immer mehr Autobahnen und Umgehungsstraßen muss der Fokus auf einem massiven Ausbau von Bus und Bahn, der Stärkung des Radverkehrs und vernetzter Mobilitätsangebote liegen. Die Planungen für Autobahnen und Bundesstraßen müssen grundsätzlich auf die Einhaltung der Klimaziele, Notwendigkeit und die Wirtschaftlichkeit überprüft werden. Bis dahin braucht es ein Moratorium für den Neubeginn von Autobahnen und Bundesstraßen.
4. **ÖPP-Vorhaben sind besonders kritisch.** Bei ÖPP-Projekten übernimmt ein privater Partner Bau und Betrieb der Strecke. Der Bundesrechnungshof hat 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. Der ÖPP-Vertrag, der neben der Bauleistung auch Planung, Betrieb, Erhaltung und anteilige Finanzierung beinhaltet und bei dem der Betreiber im Gegenzug Einnahmen aus der Lkw-Maut erhält, hat eine Laufzeit von 30 Jahren.

DAS MUSS MAN WISSEN (HINTERGRUND)

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 Leber-Plans (nach Verkehrsminister Georg Leber, SPD), wonach „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" (so listet selbst der aktuelle Bundesverkehrswegeplan noch immer 1.500 Straßenbauprojekte auf). Spätestens mit der Klimakonferenz von Rio 1992 ist jedoch 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 ist. Die Bundesregierung hat sich 2015 in Paris zu den internationalen Klimaschutzzielen verpflichtet.

Stoppen können den Weiterbau der A 49 nur Bundestag und Bundesregierung, weil sie Bauherr sind, den Bau beschlossen und in Auftrag gegeben haben. Für den Weiterbau der A 49 sprechen sich in der Region neben der CDU auch Wirtschaftsverbände und Bürgerinitiativen aus. Für die Waldrodungen sind Ausgleichsmaßnahmen vorgesehen, die Maßnahmen zum Schutz von Grund- und Oberflächenwasser sollen die Vorgaben der EU-Wasserrahmenrichtlinie erfüllen.

LINKS ZUM WEITERLESEN

Unser aktueller Antrag im Deutschen Bundestag gegen den Weiterbau der A 49: https://dipbt.bundestag.de/doc/btd/19/225/1922503.pdf

FAQ des hessischen Verkehrsministeriums: https://wirtschaft.hessen.de/sites/default/files/media/hmwvl/200914_faq_a_49.pdf