

Entschließungsantrag

der Abgeordneten Sven-Christian Kindler, Priska Hinz (Herborn), Katja Dörner, Dr. Tobias Lindner, Stephan Kühn, Dr. Anton Hofreiter, Dr. Valerie Wilms, Hans-Christian Ströbele, Lisa Paus und der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN

**zu der dritten Beratung des Gesetzentwurfs der Bundesregierung
- Drucksachen 17/10500, 17/... -**

**Entwurf eines Gesetzes
über die Feststellung des Bundeshaushaltsplans für das Haushaltsjahr 2013
(Haushaltsgesetz 2013)**

**hier: Einzelplan 12
Geschäftsbereich des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadt-
entwicklung**

Der Bundestag wolle beschließen:

I. Der Deutsche Bundestag fordert die Bundesregierung auf,

1. keine Mittel
für den Weiterbau der A 100 in Berlin nachträglich in den Straßenbauplan einzustellen und keine Baufreigabe für diese teuerste Autobahn Deutschlands zu erteilen,
2. Straßen-
baumittel
stattdessen vorrangig in die Erhaltung und in die Fertigstellung bereits laufender Projekte zu investieren.

II. Der Deutsche Bundestag stellt dazu fest:

Das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung plant ab 2013 offenbar die Finanzierung für den drei Kilometer langen und 500 Mio. Euro teuren Weiterbau der A 100 in Berlin, denn für den Autobahnbau in Berlin sind in den Jahren 2013 und 2014 insgesamt 110 Mio. Euro eingeplant. Ab 2014 wird damit für dieses eine Projekt im Land Berlin mehr in den Neu- und Ausbau investiert als in Flächenländern wie Bayern, Baden-Württemberg oder Niedersachsen, da die Ansätze für den Neu- und Ausbau der Bedarfsplanprojekte bundesweit um mehr als die Hälfte abgesenkt werden.

Der Weiterbau der A 100 wäre das teuerste Autobahnprojekt Deutschlands. Der Weiterbau einer sechsspürigen innerstädtischen Autobahn entstammt Planungsphantasien der „autogerechten Stadt“ aus den 1960er Jahren, bei denen amerikanische Städte Paten standen. Dabei sinkt die Autonutzung in der Berliner Innenstadt seit Jahren und für den weiträumigen Verkehr steht der Berliner Autobahnring zur Verfügung, in dessen Ausbau der Bund massiv investiert. Mit einem vom BMVBS im Jahr 2008 errechneten Nutzen-Kosten-Verhältnis von 3,6 liegt die Wirtschaftlichkeit des Weiterbaus der A 100 zudem im unteren Drittel der planfestgestellten 114 Straßenbauprojekte (das durchschnittliche

Nutzen-Kosten-Verhältnis lag beim BVWP 2003 für Straßenbauprojekte bei deutlich über 5).

Neben den 500 Mio. Euro für eine überflüssige Autobahn, muss der Bund auch für das Missmanagement beim Bau des neuen Berliner Flughafens mit mindestens 312 Mio. Euro gerade stehen. Auch wenn diese Summe möglicherweise nicht den Investitionshaushalt belasteten wird, so ist doch angesichts der Schuldenbremse klar, dass die Mehrkosten für den Flughafen BER den Spielraum für Investitionen in Verkehrsnetze weiter einschränken. Dass Berlin aus dem massiv geschrumpften Topf für Neu- und Ausbaumittel nun auch noch mit der Finanzierung einer Stadtautobahn belohnt werden soll, versteht im Rest der Republik niemand.

Statt eine überflüssige Autobahn zu finanzieren, sollten die Erhaltungsmittel verstärkt und bereits begonnene Projekte fertiggestellt werden. Der Mittelbedarf für die Erhaltung der Bundesfernstraßen liegt weitaus höher als der Haushaltsansatz. Der Substanzverzehr der Infrastruktur nimmt daher immer weiter zu. In den Jahren 2010 und 2011 wurden 46 Prozent mehr für den Neu- und Ausbau von Autobahnen und 33 Prozent mehr für den Neu- und Ausbau von Bundesstraßen ausgegeben als im Haushalt vorgesehen. Die tatsächlich verausgabten Mittel für den Erhalt lagen um 10 bzw. 20 Prozent unter den Haushaltsansätzen. Besonders negativ hervorgetan bei dieser Mittelverschiebung haben sich Bayern (238% mehr für den Autobahnneubau) und Niedersachsen (182% mehr für Bundesstraßen).

Hohe Soll-Ansätze für den Erhalt werden dadurch systematisch zu niedrigen Ist-Ausgaben. Da dies eindeutig gegen den Willen des Haushaltsgesetzgebers geht, wollen wir die gegenseitige Deckungsfähigkeit von Erhalt- und Neu- und Ausbautiteln aufheben. Sie soll nur noch in eine Richtung erhalten bleiben: Nicht verausgabte Neu- und Ausbautitel können in den Erhalt umgeschichtet werden. Ein Umschichten vom Erhalt wollen wir grundsätzlich ausschließen.

Für die im Bau befindlichen Bundesfernstraßenprojekte besteht nach Angaben des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung in den Jahren 2013 – 2016 ein Mittelbedarf von 4,5 Mrd. Euro, davon sind 1,7 Mrd. Euro nicht gedeckt. Derzeit planfestgestellt, nicht aber im Straßenbauplan enthalten, waren zum 1.8.2012 insgesamt 114 Bundesfernstraßenprojekte mit einem Bauvolumen von über sechs Milliarden Euro.

Die 570 Mio. Euro zusätzlich im Rahmen des Infrastrukturbeschleunigungsprogramms II rechtfertigen keine milliardenschweren Neubeginne. Das sehen der ADAC und das Deutsche Verkehrsforum genauso: So erklärte der ADAC-Vizepräsident für Verkehr Ulrich Klaus Becker nach der Einigung im Koalitionsausschuss: „Es ergibt keinen Sinn, mit den zusätzlichen Mitteln weitere Neubauprojekte im Fernstraßenbereich anzustoßen, wenn nicht einmal die Finanzierung der im Bau befindlichen Strecken gesichert ist. Ich kann nur davor warnen, mit Bauprojekten, für die das Geld nie und nimmer reicht, knapp ein Jahr vor der Bundestagswahl auf Wählerfang zu gehen.“ Und der Präsidiumsvorsitzende des Deutschen Verkehrsforums, Klaus-Peter Müller erklärte: „Die Gelder sollten in den Erhalt und in laufende Neubauprojekte fließen. Vermieden müssen hingegen Spatenstiche für komplett neue Maßnahmen, die den Spielraum im Haushalt der kommenden Jahre weiter einschränken würden. Generell gilt: Die zusätzlichen Mittel sollten optimal für Maßnahmen eingesetzt werden, die dem Gesamtnetz den größten Nutzen bringen.“ Diese Haltung wird auch von den Umweltverbänden geteilt.

Der Haushaltsausschuss des Bundestages hat bei den Infrastrukturbeschleunigungsprogramm I und II erfolgreich durchgesetzt, dass die einzelnen Maßnahmen einer Einwilligung durch den Haushaltsausschuss bedürfen. Dieses Prinzip sollte der Haushaltsausschuss generell anwenden. Eine nachträgliche Aufnahme von Projekten in den Straßenbauplan bzw. eine Baufreigabe sollte nur mit Zustimmung des Haushalts- und des Verkehrsausschusses des Deutschen Bundestages erfolgen. Nur so kann verhindert werden, dass über die Frage, ob mit der A 100 ein neues Großprojekt begonnen werden soll, nur exekutiv zwischen dem Bundesverkehrsministerium und dem Land Berlin entschieden wird.

Berlin, den 20. November 2012

Renate Künast, Jürgen Trittin und Fraktion