

Die LINKE.LISTE Fraktion		Drucksachen-Nr. A/17/2540-01	Termin 26.09.2022	Rat der Stadt		
<u>Antragsvorlage</u>				öffentlich		
Termin	Gremium			Vorlage zur*	Ergebnis	Beschluss- kontrolle*
26.09.2022	Rat der Stadt			B		

Beratungsgegenstand

Antrag der LINKE.LISTE-Fraktion nach §2 der Geschäftsordnung des Rates
Resolution: "Moratorium zum Neu- und Ausbau des Straßennetzes des Bundes" - Ausbau des Autobahnkreuzes A2/A3 aussetzen

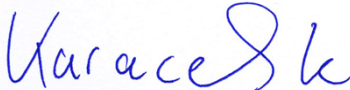
Beschlussvorschlag

Der Rat der Stadt Oberhausen möge beschließen:

Der Rat der Stadt Oberhausen fordert die Bundesregierung auf das Gesetz über den Ausbau der Bundesfernstraßen (Fernstraßenausbaugesetz – FstrAbG) wird in der Form geändert, dass der Neu- oder Ausbau von Bundesfernstraßen (Bundesautobahnen und Bundesstraßen) nicht mehr erfolgen darf. Dies gilt sowohl für die bereits planfestgestellten Vorhaben und die Vorhaben, die noch nicht entsprechend geplant und disponiert sind.

Der Rat der Stadt Oberhausen fordert die Bundesregierung zudem auf:

1. für den Neu- und Ausbau von Autobahnen bei allen in Bau befindlichen Projekten entsprechend der vertraglichen Bedingungen einen schnellstmöglichen Baustopp zu bewirken (substanzerhaltende und Modernisierungsmaßnahmen sind hiervon nicht betroffen) und die Autobahn GmbH des Bundes anzuweisen, alle laufenden Planungen zur Erlangung der Baureife für Neu- und Ausbau von Bundesautobahnen sowie diesbezügliche Vergabeverfahren unverzüglich einzustellen,
2. die aktuell laufende Bedarfsplanüberprüfung auszusetzen und hierfür keine weiteren Aufträge zu vergeben,
3. umgehend einen ressortübergreifenden, demokratischen Beteiligungsprozess zu starten, der Ziele und Maßnahmen für die Verkehrspolitik des Bundes formuliert,
4. darauf basierend einen Gesetzentwurf für ein Bundesmobilitätsgesetz vorzulegen, das die Ziele in Bezug auf Mobilität, Klimaschutz, Verkehrssicherheit, Barrierefreiheit, Umwelt- und Gesundheitsschutz sowie die Stadt- und Raumverträglichkeit verbindlich festlegt und die jeweiligen Zuständigkeiten klar benennt,

Vorsitzender Die LINKE.LISTE Fraktion  Karacelik Datum 14.09.2022	
---	--

Die LINKE.LISTE Fraktion	Drucksache Nr. A/17/2540-01	Termin 26.09.2022	Rat der Stadt
---	---	-----------------------------------	----------------------

5. auf diesen basierend einen Vorschlag zur Anpassung des Fernstraßenausbaugesetzes vorzulegen,

6. einen v. a. aus den Lkw-Mauteinnahmen gespeisten Verkehrswendefonds aufzulegen, der die bislang für den Neu- und Ausbau von Bundesfernstraßen vorgesehenen Finanzmittel verkehrsträgerübergreifend, transparent, klimagerecht umsteuert und damit die Verkehrswegeplanung komplett neu organisiert.

Die LINKE.LISTE Fraktion	Drucksachen-Nr. A/17/2540-01	Termin 26.09.2022	Rat der Stadt
---	--	-----------------------------------	----------------------

Begründung

In einer von Greenpeace herausgegeben Studie „Klimapaket Autoverkehr“, [siehe unter: https://www.greenpeace.de/publikationen/20210816_gpd_klimapaket.pdf] durchgeführt vom Wuppertal Institut für Klima, Umwelt, Energie gGmbH im August 2021 wird festgestellt:
Es steht außer Frage, dass das Straßennetz (wie auch das Schienennetz) in Deutschland derzeit viele Engstellen aufweist, bei denen die Kapazitäten zu bestimmten Tageszeiten nicht ausreichen, um das Verkehrsaufkommen störungsfrei zu bewältigen.

Das Ziel der meisten Neu- und Ausbauprojekte ist die Beseitigung dieser Störungen. Es existieren jedoch zu vielen im Bundesverkehrswegeplan enthaltenen Aus- und Neubauprojekten im Netz der Autobahnen und Bundesstraßen kostengünstige und zudem umweltverträglichere Alternativen. Bei diesen Alternativen können durch bauliche, organisatorische und verkehrssteuernde beziehungsweise verkehrslenkende Maßnahmen, Reaktivierungs- oder Ausbauprojekte für den ÖPNV und SPNV Engstellen im Netz beseitigt werden. Generell könnte ein deutlich stärkerer Ausbau öffentlicher Verkehrsmittel auf Straße und Schiene und der Ausbau des Güterverkehrs auf der Schiene und auf den Wasserstraßen dazu beitragen, dass die Verkehrsmengen im Autobahn- und Bundesstraßennetz weniger stark anwachsen, gleichbleiben oder sogar zurückgehen.

1960 lag die Motorisierungsrate noch bei unter 100 PKW pro 1.000 Einwohner, 2016 hatte sie sich vervielfacht (539 PKW pro 1.000 EinwohnerInnen). Der aktuelle Modal-Split liegt bei 65 Prozent motorisiertem Individualverkehr (MIV) zu 35 Prozent Umweltverbund – ÖPNV, FußgängerInnen und RadfahrerInnen.

Das Auto ist ein rückständiges Fortbewegungsmittel. Umweltbelastung und Energieverbrauch sind extrem hoch. 60 bis 70 Prozent der Luftverschmutzung in Städten gehen auf das Konto des MIV. Auch Elektromobilität und autonomes Fahren werden die Verkehrsprobleme nicht lösen, denn übermäßiger Flächenverbrauch wird so nicht eingedämmt (1,2 Personen pro PKW sind Schnitt).

Der Bundesverkehrswegeplan 2030 schreibt die bisherige Entwicklung der Zunahme des motorisierten Individualverkehrs und des Lkw-Verkehrs fort. Eine Trendwende ist aber unabdingbar, um die Klimaschutzziele zu erreichen und um Umwelt, Gesundheit sowie die öffentlichen Kassen zu schonen.

Deutschland besitzt mit über 13.000 Kilometern Autobahnen, rund 38.000 Kilometern Bundesstraßen und 179.000 Kilometern Landes- und Kreisstraßen eines der dichtesten überörtlichen Straßennetze der Welt. Hinzu kommen 660.000 Kilometer Gemeindestraßen.

Der aktuelle Bundesverkehrswegeplan (BVWP) 2030 sieht vor, dass 972 Kilometer Autobahnen zusätzlich neu gebaut und weitere 3.392 Kilometer Autobahn mehr streifig ausgebaut werden. Darüber hinaus ist der Neu- oder Ausbau von 3.500 Kilometern Bundesstraßen geplant. Aus dem Umweltbericht zum BVWP 2030 geht hervor, dass dieser geplante Bundesfernstraßenbau eine Zunahme der CO₂-Emissionen um 545.323 Tonnen pro Jahr verursacht.

Die Emissionen aus dem Verkehrssektor wurden bisher nicht reduziert und betragen ein knappes Fünftel der Gesamtemissionen Deutschlands. Mit 163,5 Millionen Tonnen im Jahr 2019 übertrafen sie sogar den Wert des Jahres 1990 von 162 Millionen Tonnen CO₂. Damit wäre der Verkehrssektor wesentlich verantwortlich dafür, wenn auf Deutschland zusätzliche Haushaltsbelastungen für den Kauf von Emissionszuweisungen nach der EU-Klimaschutzverordnung zukämen. Diese hatte zuletzt Agora-Energiewende im Jahr 2019 wegen absehbarer Verfehlung der verbindlichen Klimaschutzziele im Nichtemissionshandelsbereich bei damaliger Trendfortschreibung auf insgesamt 5 bis 30 Milliarden Euro für den Zeitraum 2021 bis 2030 geschätzt. Mit dem Ausbau des Bundesfernstraßennetzes werden Staus nicht reduziert. Die Staumenge erreichte (vor dem durch die Corona-Pandemie im letzten Jahr bedingten Verkehrsrückgang) im Jahr 2018 einen Höchststand, den der ADAC auf die gestiegene Zahl von Baustellen und die Zunahme von Kfz-Fahrleistungen zurückführt. Das empirisch

Die LINKE.LISTE Fraktion	Drucksachen-Nr. A/17/2540-01	Termin 26.09.2022	Rat der Stadt
---	---	--	----------------------

- 52 erwiesene Entstehen „induzierter Verkehre“ führt durch das Angebot neuer Fernstraßen zu mehr
53 Straßenverkehr und nicht zu weniger Staus.
54
55 Die Bundesverkehrswegeplanung findet nicht ressortübergreifend statt, so dass Klima-, Umwelt- oder
56 Gesundheitsschutz nicht gleichberechtigt zur Geltung gebracht werden, obwohl die Belastungen,
57 insbesondere durch den Straßenverkehr, erheblich sind.