

## Bündnis Verkehrsinitiativen - Wahlprüfsteine

### Antwort DIE LINKE

Wahlprüfsteine: Moratorium Autobahn- und Bedarfsplanüberprüfung	ja	nein	Begründung
Stimmen Sie der Forderung nach einem Moratorium für den Neu- und Ausbau von Autobahnen und Bundesstraßen zu?	ja		DIE LINKE stimmt dieser Forderung zu und hat dazu in der laufenden Legislaturperiode auch einen Antrag formuliert, um den Bundesverkehrswegeplan in seiner jetzigen Form abzuschaffen: Drucksache 19/28778 ( <a href="http://www.bundestag.de">www.bundestag.de</a> ). Angesichts der hohen Emissionen im Straßenverkehr, der zunehmenden Flächenversiegelungen, Luft- und Lärmbelastigungen und des Umweltverbrauchs dürfen nicht immer mehr Straßen neu- und ausgebaut werden. Stattdessen braucht es aus unserer Sicht ein Bundesmobilitätsgesetz mit verbindlichen Zielen in Bezug auf Mobilität, Klimaschutz, Verkehrssicherheit, Barrierefreiheit, Umwelt- und Gesundheitsschutz sowie die Stadt- und Raumverträglichkeit.
Stimmen Sie der Forderung nach einer an dem Klimaschutz orientierten Bedarfsplanüberprüfung zu?	ja		Es ist enorm wichtig, dass die Klimaschutzziele Eingang in die Planung von Verkehrsinfrastruktur finden, denn hiermit werden Pfadabhängigkeiten für viele Jahre und Jahrzehnte geschaffen. Wer Straßen baut, wird Verkehr ernten. Daher führen neue und größere Straßen folglich zu immer höheren klimaschädlichen Emissionen. Eine klimagerechte und emissionsmindernde Verkehrsplanung muss den Verkehr im Umweltverbund stärken und den Straßenverkehr mindern. Der Klimaschutz sollte allerdings nicht nur in der Bedarfsplanüberprüfung, sondern schon bei der Erstellung des Bundesverkehrswegeplans eine Rolle spielen. Doch die dort angewandten Berechnungsmethoden machen dies in seiner jetzigen Form unmöglich.
Lehnen Sie den Klimaschutz als zentrales Kriterium für den Autobahn- und Bundesstraßenbau ab?		nein	Wie oben beschrieben sollte der Klimaschutz ganz im Gegenteil zu den wichtigsten Kriterien gehören, um zu entscheiden, ob Straßenneubau oder -ausbau sinnvoll erscheint. Der Klimaschutz spielt schon jetzt eine Rolle im Bundesverkehrswegeplan, allerdings wird hier Straßenbau oftmals sogar als klimapositiv bewertet, wenn sich hierdurch Strecken minimal verkürzen oder fiktive Staus in der Zukunft vermieden werden. Das halten wir für Unsinn, da diese Berechnungen wiederum oftmals auf überhöhten Verkehrsprognosen beruhen und diese leichten Einsparungen durch ein Mehr an Verkehr wieder aufgefressen werden. Die Auswirkungen von neuen Straßen auf das Klima müssen also in ihrer Gesamtheit eine zentrale Rolle bei der Erstellung von Plänen für die Verkehrsinfrastruktur spielen.

## Bündnis Verkehrsinitiativen - Wahlprüfsteine

<b>Sollen die einzelnen Aus- und Neubauprojekte überprüft werden?</b>	ja	Alle Neu- und Ausbauprojekte sollten unter ein sofortiges Moratorium gestellt werden, damit sie einzeln und im Rahmen einer verkehrlichen Gesamtstrategie überprüft werden können. Insbesondere muss überprüft werden, wie der Personen- und Güterverkehr vermindert oder verlagert werden kann statt weiterhin die Straßen als zentrale Verkehrsadern zu betrachten.
<b>Soll die Nutzen-Kosten-Berechnung anhand der realen Entwicklung neu bewertet werden?</b>	ja	Die Nutzen-Kosten-Berechnung des Bundesverkehrswegeplans sowie der Bedarfsplanüberprüfungen müssen gänzlich neu aufgestellt werden. Da in den aktuellen Berechnungsmethoden alle zurückgelegten Wege als wirtschaftlich positiv betrachtet werden und minimalste Streckenverkürzungen als klimapositiv gewertet werden sowie die Schwelle zur Wirtschaftlichkeit mit 1,0 extrem niedrig ist, kommen mit den aktuellen Berechnungsmethoden fast alle Vorschläge zum Straßenneubau und -ausbau auf eine positive Gesamtbilanz. Dabei zeigen die tatsächlichen Daten dann, dass diese Berechnungen vorne und hinten nicht zutreffen. Dies ist angesichts dessen, dass Deutschland sowieso schon eines der dichtesten Straßennetze aufweist, eine umwelt- und klimapolitische Katastrophe. Die Berechnungsmethoden müssen den Anforderungen an eine massive Senkung der Treibhausgasemissionen und des Verkehrs insgesamt angepasst werden.
<b>Soll es eine Bürgerbeteiligung bei der Überprüfung geben?</b>	ja	Eine breitere und tatsächlich partizipative und inklusive Bürger*innenbeteiligung ist angesichts der fehlenden demokratischen Mitsprachemöglichkeiten bei dem Bau von Autobahn- und Bundesstraßen von enormer Bedeutung. Auch sind die juristischen Einspruchsmöglichkeiten wieder zu verbessern. Mit den sogenannten Planungsbeschleunigungsgesetzen wurden seit Anfang der 1990er Jahre Gerichtsverfahren stark verkürzt und die Beteiligungsrechte von Umweltverbänden eingeschränkt - dies gilt es zurückzunehmen. DIE LINKE fordert darüber hinaus im Rahmen eines neuen Bundesmobilitätsgesetzes, dass damit auch ein ressortübergreifender, demokratischer Beteiligungsprozess gestartet wird, der Ziele und Maßnahmen für die Verkehrspolitik des Bundes formuliert.

## Bündnis Verkehrsinitiativen - Wahlprüfsteine

---

**Welche anderen Verkehrs-  
Maßnahmen halten Sie für  
vordringlich?**

Deutschland braucht dringend eine umfassende ökologische und sozial gerechte Verkehrswende. Wir wollen mit Hilfe eines Bundesprogramms den ÖPNV innerhalb von 5 Jahren flächendeckend ausbauen und kostenfrei machen. Die gesetzlichen und steuerlichen Privilegien für das Auto sollten abgeschafft werden, bis spätestens 2030 dürfen keine neue Verbrenner-PKW mehr zugelassen werden. Wir fordern eine Mobilitätsgarantie im ländlichen Raum sowie einen massiven Ausbau einer sicheren Radverkehrsinfrastruktur. Die Bahn-Preise wollen wir halbieren. Auch den Güterverkehr und Kurzstreckenflüge gilt es mit regionalen Wirtschaftskreisläufen zu vermindern und weitgehend auf die Schiene zu verlagern.

**Ihr Name, Wahlkreis, Partei,  
und Funktion in der Partei**

Susanne Ferschl, Ostallgäu, DIE LINKE, stellvertretende Fraktionsvorsitzende

**Ihre Email-Adresse**

susanne.ferschl@bundestag.de