



Pet 1-19-12-91-024274

83135 Schechen

Straßenbau

Der Deutsche Bundestag hat die Petition am 26.11.2020 abschließend beraten und beschlossen:

Das Petitionsverfahren abzuschließen,
- weil dem Anliegen nicht entsprochen werden konnte

Begründung

Mit der Petition wird gefordert, dass beim Bau von Staats-, Bundes- und Fernstraßen aus Gründen der Ressourceneinsparung und der Unfallvermeidung auf den Bau von Kurven möglichst verzichtet und stattdessen eine gestreckte Trassenführungen zu fördern.

Zu der auf der Internetseite des Deutschen Bundestages veröffentlichten Eingabe liegen dem Petitionsausschuss 39 Mitzeichnungen und elf Diskussionsbeiträge vor. Es wird um Verständnis gebeten, dass nicht auf alle der vorgetragenen Aspekte im Einzelnen eingegangen werden kann.

Zur Begründung des Anliegens wird im Wesentlichen vorgetragen, dass bei der Trassenführung von Bundes-, Staats- und Fernstraßen erhebliche Aufwendungen durch unnötige Windungen und Verkurvungen entstünden. Es sei im Sinne der Steuerzahler, eine gerade Trassenführung zu bevorzugen, sollte das Gelände dies ermöglichen. Auf diese Art und Weise würden auch Flächenressourcen eingespart und das Unfallrisiko, insbesondere bei nasser oder glatter Fahrbahn, verringert.

Hinsichtlich der weiteren Einzelheiten zu dem Vorbringen wird auf die eingereichten Unterlagen verwiesen.

Der Petitionsausschuss hat der Bundesregierung Gelegenheit gegeben, ihre Ansicht zu der Eingabe darzulegen. Das Ergebnis der parlamentarischen Prüfung lässt sich unter Einbeziehung der seitens der Bundesregierung angeführten Aspekte wie folgt zusammenfassen:



Der Petitionsausschuss stellt zunächst fest, dass beim Bau von Landstraßen die Ziele Verkehrssicherheit, Verkehrsqualität und Umweltverträglichkeit unter Berücksichtigung der Wirtschaftlichkeit regelmäßig gegeneinander abzuwägen sind. Diese Abwägung und der Entwurf einer sicheren und leistungsfähigen Verkehrsanlage ist eine herausfordernde Aufgabe für die mit der Planung betrauten Straßenbauingenieure. Aufgrund von Zwangspunkten, wie zum Beispiel Flüsse, Berge, Bahnlinien, vorhandene Bebauung oder Naturschutzgebiete sind die für eine Planung infrage kommenden Korridore häufig bereits erheblich eingeschränkt, sodass bereits hier ein entscheidender Einfluss auf die Trassenführung genommen wird.

Die für den Entwurf von Landstraßen maßgeblichen Richtlinien für die Anlage von Landstraßen unterscheiden zwischen vier verschiedenen Entwurfsklassen. Diese richten sich im Wesentlichen nach der Verkehrsbedeutung und den angestrebten Reisegeschwindigkeiten. Straßen mit der höchsten Verkehrsbedeutung weisen dabei eine gegenüber Straßen mit geringeren Verkehrsbedeutungen in der Regel eine gestrecktere Linienführung auf. Die Entwurfs- und Betriebsmerkmale von Straßen beeinflussen dabei das Verhalten der Verkehrsteilnehmer in unterschiedlichem Maße. Vor diesem Hintergrund sind die verwendeten Entwurfselemente der Linienführung sorgfältig aufeinander abzustimmen.

Der Länge von Geraden sind dabei aus verschiedenen Gründen enge Grenzen gesetzt. Neben der bereits vom Petenten genannten schlechteren Einpassung in bewegtes Gelände erschweren Geraden die Abschätzung von Geschwindigkeiten und Entfernungen anderer Fahrzeuge sowie erhöhen die Gefahr von Blendungen bei Nacht. Darüber hinaus steigt die Fahrgeschwindigkeit im Verlauf von Geraden an, wodurch die anschließenden Kurven aus Gründen der Vermeidung von Unfällen mit Abkommen von der Fahrbahn mit größeren Radien versehen werden müssen. Eine Anpassung an bewegtes Gelände oder an die vorgenannten Zwangspunkte wird hierdurch erschwert.

Die vom Petenten geforderte gestreckte Linienführung stellt bei Straßen mit einer hohen Verkehrsbedeutung den Regelfall dar. Diese weisen zudem den höchsten Ausbaustandard auf. Bei Straßen mit geringerer Verkehrsbedeutung und einem geringeren Ausbaustandard wird auch die Linienführung deutlich näher an das Gelände angepasst. Durch eine Anpassung aufeinanderfolgender Radien wird dabei Sorge getragen, dass Unfälle in



Kurven weitgehend verhindert werden. Die in diesem Falle mögliche höhere Kurvigkeit der Gesamtstrecke erhöht demnach nicht – wie vom Petenten befürchtet – das Risiko von der Straße abzukommen, sondern ist gerade für die Aufrechterhaltung der Verkehrssicherheit notwendig.

Abschließend ist darauf hinzuweisen, dass die wesentlichen Kostenelemente bei Straßenbaumaßnahmen – Tunnel- oder Brückenbauwerke, Knotenpunkte, Auflagen aus Gründen des Lärm- oder Umweltschutzes oder der Sicherheit – eine größere Auswirkung auf die Baukosten haben als der Bau von Kurven. Insoweit kann dem Argument, dass Planer unnötig Kurven anlegen würden, um von den Baukosten zu profitieren, nicht gefolgt werden.

Bei Neubauvorhaben von Straßen werden zudem im Rahmen der rechtlich vorgeschriebenen Überprüfung der Umweltverträglichkeit die Auswirkung der Maßnahme raum- und variantenbezogen erfasst, beschrieben und bewertet. Varianten mit größerem Flächenverbrauch erhalten somit schlechtere Bewertungen. Insoweit kann auch aus diesem Grunde die Befürchtung entkräftet werden, dass Planer durch unnötige Kurven profitieren und dadurch zusätzliche Flächen versiegelt würden.

Vor diesem Hintergrund vermag der Petitionsausschuss im Ergebnis keinen parlamentarischen Handlungsbedarf zu erkennen. Der Ausschuss empfiehlt daher, das Petitionsverfahren abzuschließen, weil dem Anliegen nicht entsprochen werden konnte.