



**Aktenzeichen: Pet 1-19-12-91-048131**

Der Deutsche Bundestag hat die Petition am 10.07.2025 abschließend beraten und beschlossen:

Die Petition abzuschließen,  
- weil dem Anliegen nicht entsprochen werden konnte.

**Begründung**

Mit der Petition wird gefordert, bei Brückenneubauten bzw. Ersatzbauten nicht wie bisher die Brückenbreite zu belassen, sondern diese zu vergrößern, um durch breite Fuß- und Radwege, Fahrspuren und Schienenwege die Verkehrswende sicherzustellen. Die Mehrkosten für die Verbreiterung soll der Bund übernehmen.

Die Eingabe wurde als öffentliche Petition auf der Internetseite des Petitionsausschusses eingestellt. Sie wurde durch 48 Mitzeichnungen unterstützt. Außerdem gingen sieben Diskussionsbeiträge ein. Es wird um Verständnis gebeten, dass nicht auf alle der vorgetragenen Aspekte im Einzelnen eingegangen werden kann.

Zur Begründung der Petition wird im Wesentlichen ausgeführt, dass der Neu- bzw. Ersatzbau von Brücken aufwendig und kostenintensiv sei. Ersatzbauten sollten an neue Vorgaben und Richtlinien angepasst werden. Beim Ersatzneubau müssten außerdem gemäß der Richtlinie für die Anlage von Stadtstraßen (RAST 06) ausreichend breite Fuß- und Radwege angelegt werden, die dem zukünftigen Verkehrsaufkommen gerecht würden.

Im Übrigen sollten Straßen- und Bahnbrücken, z. B. als Doppelbrücken, gebaut werden. Alle Brücken müssten mit einem getrennten Fuß- und Radweg in beide Richtungen ausgestattet werden, um mehr Querungen zu ermöglichen. Es solle auch eine spätere flexible Nutzung der Brücken bei der Planung und dem Bau berücksichtigt werden, sodass eine Straßenbrücke beispielsweise zu einer Eisenbahnbrücke umfunktioniert werden könne.



Die unterschiedlichen Bauherren und Bedarfsträger müssten dabei nachweislich zusammenarbeiten. Da viele Kommunen sich die Mehrkosten für die Brückenerweiterungen nicht leisten könnten, sollten diese vom Bund vor dem Hintergrund des Klimanotstandes getragen werden. Dies solle auch dann gelten, wenn breitere Widerlager gebaut würden, um die Brücke später zu erweitern.

Insgesamt solle Planung und Bau von Brücken so erfolgen, dass diese langfristig nutzbar blieben. Dies sei gegenwärtig nicht der Fall, wie sich an verschiedenen Brücken z. B. zur Rheinüberquerung zeige.

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 Ausschuss weist einleitend darauf hin, dass insbesondere Flüsse in Ballungsräumen eine hohe Trennwirkung für den Rad- und Fußverkehr darstellen. Brücken durchbrechen diese Trennwirkung punktuell und besitzen somit eine hohe Bündelungswirkung. Vor diesem Hintergrund sind mit Inkrafttreten des Achten Gesetzes zur Änderung des Bundesfernstraßengesetzes und zur Änderung weiterer Vorschriften an Bundesfernstraßen Betriebswege auf Brücken im Zuge von Bundesautobahnen und Betriebswege auf Brücken im Zuge von Bundesstraßen, die als Kraftfahrstraßen ausgewiesen sind, bedarfsabhängig durch den Träger der Straßenbaulast so zu bauen und zu unterhalten, dass auf ihnen auch öffentlicher Radverkehr abgewickelt werden kann, siehe § 3 Abs. 1 S. 3 Bundesfernstraßengesetz (FStrG).

Bei Bau oder Änderung von Bundesstraßen in der Baulast des Bundes, die nicht als Kraftfahrstraßen ausgewiesen sind, wird standardmäßig die Anlage eines parallel verlaufenden Geh- und Radweges geprüft und dort, wo möglich und wirtschaftlich, auch angelegt. Dies beinhaltet auch Brücken.

Bei Bau oder Änderung von Bahnstrecken der Eisenbahnen des Bundes (d. h. auch im Zuge von Eisenbahnbrücken) ist in der Regel keine Abwicklung des Radverkehrs



vorgesehen, da in Abhängigkeit der Entwurfsgeschwindigkeit (bei Neubaustrecken häufig bis 300 Kilometer pro Stunde) die enorme Sog- und Druckwirkung durch vorbeifahrende Züge das Radfahren ausschließt.

Die Breite von Geh- und Radwegen auf Brücken im Zuge von Bundesfernstraßen richtet sich nach den Richtlinien für den Entwurf und die konstruktive Ausbildung von Ingenieurbauten (RE-ING), die die Richtlinie für die Anlage von Autobahnen (RAA) und die Richtlinie für Anlagen von Landstraßen (RAL) konkretisieren und nicht nach der vom Petenten angegebenen RAST 06.

Die Bemessung von Straßenbrücken erfolgt dem Grund nach für 100 Jahre. Die Bemessungsmodelle beinhalten hierbei auch einen für die Zukunft prognostizierten Verkehrszuwachs und -mix. Die Verkürzung der Lebensdauer vieler Brücken ist geometriebedingt, aber auch lastbedingt im überproportionalen Anstieg des Güterverkehrs insbesondere nach der Wiedervereinigung zu begründen.

Zugrundeliegende Trassierungsparameter (beispielsweise Längsneigungen oder Bogenradien) sind für die Trassierung von Bahnstrecken und Straßen sehr unterschiedlich, sodass auch die Ausgestaltung der Trassen für Bahnstrecken und Straßen (und somit auch der Brückenbauwerke) in der Regel unterschiedlich sind. Darüber hinaus sind die Lastmodelle für Straßenbrücken und Eisenbahnbrücken sehr unterschiedlich, ebenso auch die konstruktive Ausbildung der Brücken für die unterschiedlichen Belange der Verkehrsträger. Es gibt gemeinsame Brückenbauwerke, bei denen dann detailliert festgelegt ist, wie die Nutzung der Brücke aussieht. Eine „flexible“ Nutzung von Brücken mal als Eisenbahnbrücke oder mal als Straßenbrücke ist aufgrund der unterschiedlichen Anforderungen nur mit sehr hohem Aufwand realisierbar und es stellt sich die Frage, inwieweit dies überhaupt wirtschaftlich darstellbar wäre.

Nach der Bundeshaushaltsordnung (BHO) sind für alle finanzwirksamen Maßnahmen angemessene Wirtschaftlichkeitsprüfungen durchzuführen (§ 7 Abs. 2 S. 1 BHO). Auch bei der Planung von Bundesfernstraßen gilt der Wirtschaftlichkeitsgrundsatz. Straßen und Brücken dürfen nur so breit gebaut werden, wie es für die Abwicklung des Verkehrs notwendig ist. Bei der Baurechtschaffung sind außerdem viele unterschiedliche Belange, so insbesondere Umweltaspekte, abzuwägen. Widerlager von Brücken können



beispielsweise nicht ohne weiteres einfach breiter gebaut werden. Es müssen dazu konkrete Ausbauabsichten vorliegen, damit diese bei der Baurechtschaffung berücksichtigt werden können.

Der Bund ist Träger der Straßenbaulast für die Bundesfernstraßen, also für die Bundesautobahnen und Bundesstraßen, soweit nicht die Baulast Anderen nach gesetzlichen Vorschriften oder öffentlich-rechtlichen Vorschriften obliegt. So sind beispielsweise die Gemeinden mit mehr als 80.000 Einwohnerinnen und Einwohnern Träger der Straßenbaulast für die Ortsdurchfahren im Zuge von Bundesfernstraßen und nicht der Bund (§ 5 Abs. 2 FStrG). Für die anderen Straßenkategorien, also Landes-, Kreis- oder Gemeindestraßen, obliegt nicht dem Bund die Straßenbaulast, sondern dem jeweiligen Straßenbaulastträger nach Landesrecht (z. B. dem Land oder einer Gemeinde). Aus der Zuweisung einer Aufgabe an den Bund oder an die Länder (einschließlich Gemeinden und Gemeindeverbände) folgt die Verpflichtung, die zur Erfüllung dieser Aufgabe notwendigen Ausgaben zu tragen. Dies ist der sog. Grundsatz der Identität von Aufgabenkompetenz und Finanzierungsverantwortung, der in Art. 104a Abs. 1 des Grundgesetzes (GG) verankert ist. Bund und Länder haben demnach gesondert für die Finanzierung der ihnen jeweils obliegenden Straßenbauaufgaben zu sorgen. Der Bund kann somit die Kosten anderer Straßenbaulastträger auf Grund der verfassungsrechtlichen Regelung zur Kostentragung zwischen Bund und Ländern nicht generell übernehmen.

Gleichwohl gibt es Förderprogramme vom Bund, die den Ausbau des Geh- und Radverkehrs unterstützen. Hierzu zählen beispielsweise das Förderprogramm für den Ausbau von Radschnellwegen oder das Programm Stadt und Land.

Vor diesem Hintergrund vermag der Petitionsausschuss keinen parlamentarischen Handlungsbedarf zu erkennen. Der Petitionsausschuss empfiehlt daher, das Petitionsverfahren abzuschließen, weil dem Anliegen nicht entsprochen werden konnte. Die jeweiligen Anträge der Fraktionen BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN und Die Linke, die Petition der Bundesregierung – dem Bundesministerium Verkehr – zur Erwägung zu überweisen, soweit es darum geht, die Sanierung von Brücken (Straßen/Schienen) konsequent zu nutzen, um Rad- und Fußverbindungen zu schaffen oder zu stärken, und das Petitionsverfahren im Übrigen abzuschließen, wurden mehrheitlich abgelehnt.