

Vereinigung zur Förderung des
Petitionsrechts in der Demokratie e.V.;

Reinhard Bockhofer

28357 Bremen

Bundesstraßen

Der Deutsche Bundestag hat die Petition am 00.00.200 abschließend beraten und beschlossen:

Das Petitionsverfahren abzuschließen, weil er dem Anliegen nicht entsprechen konnte.

Begründung

Mit der öffentlichen Petition wird ein Verzicht auf die vorgesehene Verlängerung der B 74 in Bremen von Kreinsloger bis zur Fähre Farge gefordert.

In der öffentlichen Petition, der sich 120 Unterstützer angeschlossen haben, wird im Wesentlichen Folgendes vorgetragen:

Am 19. August 2005 habe der Bremer Senator für Bau, Umwelt und Verkehr den Planfeststellungsbeschluss für den Ausbau und die Verlegung der Bundesstraße B 74 in Bremen-Rönnebeck erlassen. Der Beschluss betreffe eine 2,6 km lange Teilstrecke, die an die vorhandene vierspurige Stadtautobahn (A 270) in Richtung Farge anschließen soll und für den zweispurigen Ausbau vorgesehen sei.

Die Petentin, eine Vereinigung zur Förderung des Petitionsrechts in der Demokratie, begehrt einen Verzicht auf die vorgesehene Verlängerung der B 74 in Bremen von Kreinsloger bis zur Fähre Farge, da es dafür keinen Verkehrsbedarf gebe, es sich

noch Reinhard Bockhofer

überwiegend um Anliegerverkehr handele – den der Bund vermutlich nicht finanzieren dürfe – und die Straße ein Wohngebiet zerschneide und belaste. Die vorgesehene schienengleiche Kreuzung mit der Farge-Vegesacker Eisenbahn (FVE) führe zu erheblichen Gefährdungen der Verkehrsteilnehmer. Die für diese Baumaßnahme vorgesehenen 20 Millionen Euro sollten eingespart oder für andere Verkehrsvorhaben, vor allem für den öffentlichen Personennahverkehr ausgegeben werden.

Die zuständige bremische Bauverwaltung habe das Bauverbot durch das Obergericht Bremen nur dadurch verhindern können, dass der vorgesehene Lärmschutzwall auf einem Grundstück durch eine Lärmschutzwand ersetzt werden soll, was eine Enteignung von Teilen des Grundstücks erübrige. Die zu erwartenden Verkehrsgefährdungen seien aufgrund der Verletzung des Eisenbahnkreuzungsgesetzes nicht mehr geprüft worden. Nach dem Gesetz seien höhengleiche Bahnübergänge an neuen Bundesstraßen zu vermeiden, wenn nicht sogar verboten.

Es sollte zu einem völligen Verzicht auf diese völlig überflüssige Straßenbaumaßnahme und zu einer Einsparung oder anderweitigen Verwendung der Mittel für den öffentlichen Personennahverkehr kommen.

Das Ergebnis der parlamentarischen Prüfung stellt sich unter Einbeziehung einer Stellungnahme des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung wie folgt dar:

Dem vom Deutschen Bundestag beschlossenen Fernstraßenausbaugesetz ist als Anlage der Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen beigelegt. Er bildet die gesetzliche Grundlage für den bedarfsgerechten Ausbau des Bundesfernstraßennetzes. Das gesamtwirtschaftliche Bewertungsverfahren der Bundesverkehrswegeplanung, die dem Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen zugrunde liegt, berücksichtigt alle bekannten Daten und Randbedingungen einer Maßnahme. Mit der Bewertung wird

noch Reinhard Bockhofer

die wirtschaftliche Vorteilhaftigkeit eines Projektes und der Bedarf als Bundesfernstraße nachgewiesen.

Für Vorhaben wie die Verlegung der B 74, die in den Vordringlichen Bedarf eingestellt sind, besteht ein uneingeschränkter Planungsauftrag. Die weitere entwurfstechnische Ausgestaltung einer Maßnahme erfolgt im Rahmen der konkreten Projektplanung durch die nach Art. 90 des Grundgesetzes jeweils zuständige Auftragsverwaltung der Länder.

Hinsichtlich der zusätzlichen Belastung des angesprochenen Wohngebietes wird im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens sicher gestellt, dass alle gesetzlichen Anforderungen, insbesondere die gesetzlichen Ansprüche der Anwohner, erfüllt werden. Dabei abzuwägen ist auch die dringend erforderliche Verbesserung der Verkehrssicherheit und des Verkehrsablaufes im Zuge der B 74 durch die Verlegung zwischen der Farger Straße und der Kreinsloger Straße mit nachhaltiger Entlastung der dann abzustufenden bisherigen Bundesstraße.

Was die Kreuzung der B 74 mit der Farge-Vegesacker Eisenbahn anbelangt, so kann nach § 2 Abs. 2 des Eisenbahnkreuzungsgesetzes (EKrG) die Anordnungsbehörde in Einzelfällen Ausnahmen zulassen. Dementsprechend hat die gem. § 8 EKrG zuständige Landesbevollmächtigte für Bahnaufsicht die Sondergenehmigung für einen höhengleichen Bahnübergang erteilt. Der Bund als Baulastträger der B 74 hat im Rahmen der Entwurfsplanung – u. a. auch aus wirtschaftlichen Gründen – der höhengleichen Kreuzung zugestimmt. Dabei wird die künftig mit Lichtzeichenanlage und Halbschranken zu sichernde Bahnquerung in dem in diesem Bereich liegenden Straßenknoten B 74 neu/Eylmannstraße, für den ohnehin eine Signalisierung erforderlich ist, einbezogen. Somit werden sowohl die Verkehrssicherheit als auch die Leistungsfähigkeit der Straße und der Schienenstrecke gewährleistet.

noch Reinhard Bockhofer

Zur angesprochenen Mitteleinsparung stellt der Petitionsausschuss fest, dass nach der im Bundeshaushalt vorgegebenen Zweckbindung diese Mittel nur für die Bundesfernstraßen wieder zur Verfügung stehen und somit nicht für andere Bereiche, wie z. B. den öffentlichen Personennahverkehr, eingesetzt werden können.

Aus Sicht des Petitionsausschusses ist die Verlegung der B 74 verkehrlich notwendig. Der Bedarf ist gesetzlich anerkannt; die Maßnahme ist zudem wirtschaftlich und fachtechnisch begründet und zulässig.

Der Petitionsausschuss sieht nach alledem keinen Grund, das mit der öffentlichen Petition vorgetragene Anliegen zu unterstützen. Er empfiehlt daher, das Petitionsverfahren abzuschließen.

Die Notwendigkeit zu einer öffentlichen Beratung im Petitionsausschuss besteht nicht; von einer solchen Beratung wird daher abgesehen.

Der von der Fraktion DIE LINKE. gestellte Antrag, die Petition der Bundesregierung – dem Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung – als Material zu überweisen und sie den Fraktionen des Deutschen Bundestages zur Kenntnis zu geben, wurde mehrheitlich abgelehnt.