

Antwort

der Bundesregierung

**auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Horst Friedrich (Bayreuth),
Carl-Ludwig Thiele, Hans-Michael Goldmann, weiterer Abgeordneter
und der Fraktion der FDP
– Drucksache 15/3530 –**

Rastanlagen an Bundesfernstraßen

Vorbemerkung der Fragesteller

Die Ausstattung der deutschen Bundesfernstraßen mit Rastplätzen wird je nach Interessensstandpunkt unterschiedlich bewertet. Vonseiten der LKW-Berufskraftfahrer wird eine „Parkplatznot“ entlang der Bundesautobahnen und Bundesfernstraßen beklagt. Umgekehrt versuchen praktisch überall da, wo sich Rastanlagen im Planfeststellungsverfahren befinden, Bürgerinitiativen den Neu- und Ausbau zu verhindern.

Vorbemerkung der Bundesregierung

Die Anlagen zur Erholung und Versorgung der Verkehrsteilnehmer, die als Straße gewidmet und Bestandteil der Bundesfernstraßen sind, werden als Rastanlagen bezeichnet und unterteilt in bewirtschaftete Rastanlagen (mit mindestens einem Servicebetrieb wie Tankstelle, Raststätte) und unbewirtschaftete Rastanlagen (ohne Servicebetrieb, ggf. mit WC-Gebäude).

Nachfolgend werden ausschließlich diese verkehrstechnischen Fachbegriffe verwendet, da die ebenfalls gebräuchlichen Begriffe „Tank- und Rastanlage“ für bewirtschaftete Rastanlagen und „Rastplatz“ bzw. „Parkplatz“ für unbewirtschaftete Rastanlagen erfahrungsgemäß zu Unklarheiten führen. Nicht unter den Begriff Rastanlage fallen die Autohöfe. Diese sind rein privatwirtschaftliche Einrichtungen und nicht Bestandteil der Bundesfernstraßen.

1. Wie viele Tank- und Rastanlagen, Rastanlagen, Autohöfe und sonstige der öffentlichen Nutzung gewidmete Parkeinrichtungen gibt es im deutschen Fernstraßennetz?

An den Bundesautobahnen gibt es 429 bewirtschaftete Rastanlagen (Stand 2004) und rund 1 520 unbewirtschaftete Rastanlagen (Stand 2003).

Da für Bundesstraßen auf Bundesebene kein Verzeichnis wie für Bundesautobahnen geführt wird, liegen für Bundesstraßen keine entsprechenden Zahlen vor.

Von den Ländern werden nur die Autohöfe mit Beschilderung an Bundesautobahnen registriert. Es sind 143 Autohöfe mit Beschilderung verzeichnet (Stand 2003). Die Zahl aller Autohöfe in der Nähe der Autobahnen, d. h. mit und ohne Beschilderung, dürfte deutlich über 200 liegen. Entsprechende Zahlen für die Bundesstraßen (abseits der Autobahnen) liegen nicht vor.

2. Wie viele LKW-Parkplätze werden im bundesdeutschen Fernstraßennetz vorgehalten, unterteilt nach Bundesautobahnen und Bundesstraßen; auf welche der in Frage 1 genannten Kategorien entfallen dabei wie viele LKW-Parkplätze?

Die Zahl der an den Bundesautobahnen derzeit vorgehaltenen (ausgewiesenen) Lkw-Stellplätze lässt sich auf der Grundlage umfassender Erhebungen aus dem Jahre 2000 auf mehr als 21 000 beziffern (bewirtschaftete und unbewirtschaftete Rastanlagen zusammen). Zur Nachtzeit stehen deutlich mehr Stellplätze zur Verfügung, da in den zahlreichen unbewirtschafteten Rastanlagen mit Längsaufstellung der Kfz nahezu die gesamten Aufstelllängen von Lkw genutzt werden können. Entsprechende Zahlen für die Bundesstraßen liegen nicht vor.

Nach Angaben des Verbandes der Autohöfe stehen in Autohöfen in der Nähe von Autobahnen rund 19 000 Lkw-Stellplätze (Stand 2003) zur Verfügung. Entsprechenden Zahlen zu den Lkw-Stellplätzen in Autohöfen an Bundesstraßen (abseits der Autobahnen) liegen nicht vor.

3. Wie viel Lastkraftwagen sind nach Einschätzung der Bundesregierung täglich auf Bundesfernstraßen unterwegs und wie viele LKW-Parkplätze wären insgesamt zu einer angemessenen Versorgung notwendig?

Nach Einschätzung von Gutachtern sind derzeit über 70 Prozent der in Deutschland zugelassenen Lkw und Sattelzugmaschinen werktäglich mobil. Das entspricht einer Zahl von rund 2 Mio. kleiner und großer Nutzfahrzeuge, die täglich im Wirtschaftsverkehr unterwegs sind. Zusätzlich benutzen werktäglich über 140 000 im Ausland zugelassene, meist große Lkw das bundesdeutsche Straßennetz. Das Lkw-Fahrtenaufkommen für gewerbliche und private Zwecke wird von Gutachtern auf Basis der großen Verkehrserhebung zum „Kraftfahrzeugverkehr in Deutschland (KID 2002)“ auf ein Werktags-Volumen von rund 11 Mio. Fahrten (einschließlich der ausländischen Lkw) geschätzt. Wie viele dieser Fahrten über Bundesfernstraßen führen, ist nicht bekannt. Es kann aber davon ausgegangen werden, dass große Lkw vornehmlich die Bundesfernstraßen nutzen. Transporter und andere Klein-Lkw sind überwiegend innerorts eingesetzt, benutzen jedoch zunehmend in der Regional- und Nachtbelieferung auch die Bundesfernstraßen.

Im Hinblick auf die maßgeblichen Einflussfaktoren auf den Stellplatzbedarf von Lkw wie z. B. die Fahrtweiten lassen sich bundesweit angemessene Gesamtstellplatzzahlen für Lkw auf Rastanlagen nicht aus der Zahl der Lkw ableiten, die werktäglich auf Bundesfernstraßen unterwegs sind. Der Gesamtstellplatz-

bedarf für Lkw wurde für das bisherige Prognosezieljahr 2010 bisher nicht ermittelt. Er lässt sich für die Autobahnen aus der Dimensionierung aller Rastanlagen errechnen. Dies kann erst für das neue Prognosezieljahr 2015 im Rahmen der Bedarfsplanung für die Bundesfernstraßen erfolgen. Hierzu bedarf es einer neuen, aktuellen Dimensionierung aller Rastanlagen auf der Grundlage der Bedarfsplanprognose 2015, die zurzeit noch nicht vorliegt. Ein entsprechender Untersuchungsauftrag ist in Vorbereitung. Des Weiteren wird auf die Antwort zu der Frage 5 verwiesen.

4. Nach welchen Rechtsgrundlagen bestimmt sich der Abstand zwischen zwei Rastanlagen an Bundesautobahnen und Bundesfernstraßen und welche Aussagen werden in den einschlägigen Rechtsgrundlagen dazu getroffen?
5. Gibt es ergänzende verwaltungsinterne Vorschriften oder Runderlässe, nach denen der Bau- und Ausbau von Rastanlagen beurteilt wird?

Wenn ja, welche Aussagen werden dort zur Frage des Abstandes und zur Dimensionierung von Rastanlagen getroffen?

Die „Vorläufigen Hinweise zu den Richtlinien für Rastanlagen an Straßen bezüglich Autobahnrastanlagen (VHRR)“, die im Vorgriff auf eine umfassende Überarbeitung der geltenden Richtlinien für Rastanlagen im Jahre 1999 mit Rundschreiben herausgegeben wurden, enthalten allgemeine Planungsgrundsätze für Rastanlagen an Autobahnen. Danach beträgt der Regelabstand zwischen unmittelbar aufeinander folgenden Rastanlagen (unbewirtschaftet bzw. bewirtschaftet) 15 bis 20 km, bei schwachem Fernverkehr 20 bis 25 km. Für aufeinander folgende bewirtschaftete Rastanlagen untereinander beträgt der Regelabstand 50 bis 60 km, im Ausnahmefall bei schwachem Fernverkehr bis zu 80 km.

Auf der Grundlage dieser Richtwerte hält der Bund in Abstimmung mit den Ländern ein bundesweites Bedarfskonzept für bewirtschaftete Rastanlagen (Lage der Standorte und Art der Servicebetriebe) vor. Für die unbewirtschafteten Rastanlagen werden von den Ländern analog Bedarfskonzepte vorgehalten und mit dem Bund abgestimmt. Die Konzepte werden laufend an die Entwicklung angepasst.

Rastanlagen an den Bundesstraßen werden im Gegensatz zu den Autobahnen nicht in regelmäßigen Abständen, sondern nur im Einzelfall angeordnet, wenn hierfür vom Fernverkehr her ein entsprechendes Bedürfnis vorliegt.

Die Dimensionierung der Rastanlagen an den Autobahnen erfolgt an Hand eines nachfrageorientierten Dimensionierungsverfahrens auf der Grundlage der Bedarfsplanprognose, an den Bundesstraßen nach örtlichen Einschätzungen auf der Grundlage der vorliegenden Erfahrungen.

6. In welche Verwaltungszuständigkeit fällt die Aufgabe, für ausreichende Parkplätze an Bundesfernstraßen zu sorgen?

Planung und Bau der notwendigen Rastanlagen obliegen im Rahmen der Auftragsverwaltung den Straßenbaubehörden der Länder. Der Bund als Träger der Baulast der Bundesfernstraßen finanziert die notwendigen Maßnahmen aus seinem Straßenbauhaushalt.

7. Besteht aus Sicht der Bundesregierung Veranlassung, die derzeit geltenden Standards für die Bemessung von Abständen zwischen zwei Rastanlagen und deren Dimensionierung zu überprüfen?

Die Regelabstände von Rastanlagen an Autobahnen orientieren sich vorrangig an den Erfordernissen der Verkehrssicherheit und der Wirtschaftlichkeit (für den Bund und die Konzessionäre der Servicebetriebe). Von daher wird derzeit kein Anlass für Überprüfungen gesehen. Zunehmende Stellplatznachfragen erfordern im Grundsatz keine Veränderung der Abstände, sondern die Anpassung der bestehenden Anlagen.

Die Dimensionierungsverfahren für Autobahnrastanlagen werden turnusmäßig bei Vorliegen neuer Bedarfsplanprognosen nach den inzwischen gesammelten Erfahrungen methodisch weiterentwickelt und an die Verkehrsentwicklung angepasst. Auf die Antwort zu der Frage 5 wird verwiesen.

8. Werden bei der Beurteilung des Abstands zwischen zwei Rastanlagen an Bundesautobahnen auch Autohöfe berücksichtigt?

Die vorgenannten Regelabstände werden unabhängig von den Autohöfen angestrebt, da der Bund auf den dauerhaften Bestand der Autohöfe im Gegensatz zu den Rastanlagen an der Autobahn keinen Einfluss hat und bei möglichen Schließungen von Autohöfen, ein Ersatz an der Autobahn für die weggefallenen Lkw-Stellplatzkapazitäten kurzfristig erfahrungsgemäß nicht geschaffen werden kann. Der ergänzenden Funktion der Autohöfe wird im Einzelfall bei Zeitpunkt und Dimensionierung des Neu- und Ausbaus von Rastanlagen in angemessener Weise Rechnung getragen. Dabei ergeben sich allerdings zunehmende Probleme im Hinblick auf von den Autohöfen direkt oder indirekt verlangte Parkgebühren, die in Einzelfällen zu erhöhten Belastungen der (gebührenfreien) Autobahnrastanlagen führen.

9. Teilt die Bundesregierung den von der Kraftfahrergewerkschaft (KFG), Hannover, geäußerten Vorwurf, auf bundesdeutschen Straßen herrsche „Parkplatznotstand“, der nicht mehr länger tragbar sei?

Die Bundesregierung unternimmt mit Blick auf den weiteren Verkehrsanstieg im Güterverkehr seit Jahren große Anstrengungen, den Engpässen auf Rastanlagen für Lkw durch den Neu- und Ausbau von Rastanlagen im Zusammenhang mit Streckenausbaumaßnahmen bzw. im Rahmen des im Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen laufenden Sonderausbauprogramms für bewirtschaftete Rastanlagen entgegenzuwirken. Diese Bemühungen werden konsequent fortgesetzt. So ist unter anderem vorgesehen, das in diesem Jahr auslaufende Sonderausbauprogramm um weitere 10 Jahre zu verlängern.

10. Ist es nach Auffassung der Bundesregierung dem LKW-Fahrpersonal bei der derzeitigen Versorgungslage mit LKW-Parkplätzen jederzeit möglich, die vorgeschriebenen Ruhezeiten einzuhalten?

Eine Verpflichtung des Bundes, alle für die Ruhezeiten der Lkw-Fahrer notwendigen Stellplätze vorzuhalten, besteht nicht. Die hierfür erforderlichen großen Ausbauten wären örtlich vielfach nicht möglich bzw. nicht durchsetzbar und stoßen auch auf finanzielle Grenzen. Die an Autobahnen nicht verfügbaren Lkw-Stellplätze müssen deshalb auch anderweitig bereitgestellt werden, z. B. auch durch Autohöfe. Da die Engpässe auf Rastanlagen für Lkw zur Nachtzeit zur Einhaltung der Ruhezeiten der Lkw-Fahrer auch maßgeblich auf Rationalisie-

rungsmaßnahmen in der Wirtschaft (unter anderem Just-in-time-Verkehre) zurückzuführen sind, muss auch die Wirtschaft ihrer Verantwortung nachkommen und ihre Gestaltungsmöglichkeiten so nutzen, dass die Lenk- und Ruhezeiten eingehalten werden können und damit die Verkehrssicherheit gewährleistet wird.

11. Hat die Bundesregierung Erkenntnisse darüber, dass wegen zeitweise ungenügenden Platzkapazitäten Lastkraftwagen verkehrsgefährdend in Ein- und Ausfahrbereichen bis in die Fahrbahn hinein auf Bundesfernstraßen geparkt werden?

Der Bundesregierung liegen entsprechende Hinweise vor. Im Rahmen der Überarbeitung der „Richtlinien für Rastanlagen“ werden zurzeit die Möglichkeiten überprüft, das gefährliche Abstellen von Lkw im Zufahrtbereich von Rastanlagen zu unterbinden. Dabei werden auch Überlegungen des Deutschen Verkehrssicherheitsrates einbezogen.

12. Wie stellt sich die Bundesregierung zu dem Vorschlag, in den Einzugsbereichen von Industrie- und Gewerbegebieten einen Berechnungsschlüssel zu erstellen, der es den Kommunen vorschreibt, in den jeweiligen Gebieten eine bestimmte Mindestanzahl von Stellplätzen, die ausschließlich dem Güterkraftverkehr vorbehalten sind, zur Verfügung zu stellen?

Die Bundesregierung sieht hierin im Grundsatz einen möglichen Beitrag zur Lösung der nächtlichen Engpässe auf Rastanlagen für Lkw, der allerdings eine Reihe rechtlicher, finanzieller und sozialer Fragen (z. B. WC für Lkw-Fahrer) aufwirft und daher zusammen mit anderen denkbaren Beiträgen sehr eingehend geprüft werden muss. Dies geschieht zurzeit.

Die Gemeinden nehmen aufgrund ihrer durch das Grundgesetz gewährleisteten Planungshoheit die Planung der städtebaulichen Entwicklung als weisungsfreie Selbstverwaltungsaufgabe eigenverantwortlich wahr. Das erforderliche Instrumentarium für die kommunale Bauleitplanung stellt das Baugesetzbuch (BauGB) zur Verfügung. Bei der Bauleitplanung sind auch die Belange der Wirtschaft und des Verkehrs zu berücksichtigen (§ 1 Abs. 5 Satz 2 Nr. 8 BauGB). Zur Berücksichtigung dieser Belange können die Gemeinden in Bebauungsplänen die nach den örtlichen Gegebenheiten erforderlichen Flächen für das Parken von Fahrzeugen festsetzen (§ 9 Abs. 1 Nr. 11 BauGB).

13. Welche Richtlinien gelten aktuell bei der Projektierung und Gestaltung neuer Parkplätze im Hinblick auf die Ruhebedürfnisse der LKW-Fahrer?

Es gelten die VHRR. Auf die Antwort zu der Frage 5 wird verwiesen.

14. Wie stellt sich die Bundesregierung zu der Forderung, Parkplätze so anzulegen, dass die Lastkraftwagen mit den Führerhäusern dem fließenden Verkehr abgewandt stehen, um die Lärmbelastung für die in den Führerhäusern übernachtenden Fahrer zu vermindern?

Die autobahnabgewandte Aufstellung von Lkw in Rastanlagen ist bereits allgemeiner Planungsgrundsatz nach den geltenden VHRR. Sie lässt sich jedoch insbesondere in bewirtschafteten Rastanlagen, bei denen in aller Regel zwei oder mehr Parkreihen für Lkw erforderlich sind, häufig nicht für alle Lkw oder in einzelnen Fällen auch gar nicht verwirklichen, da Belange der anderen Verkehrsteilnehmer entgegen oder die hierfür erforderlichen Flächen nicht zur Verfügung

stehen. Häufig reicht der zur Verfügung stehende Platz in bewirtschafteten Rastanlagen nur für eine „Fischgrätaufstellung“ der Lkw aus, bei der bei autobahnparalleler Anordnung eine Lkw-Parkreihe der Autobahn zu- und eine abgewandt ist. Würden beide Parkreihen autobahnabgewandt angeordnet, würde regelmäßig der Fall eintreten, dass Lkw-Fahrer eine besetzte Parkreihe ansteuern, während in der anderen noch Plätze frei sind, die jedoch nicht mehr erreicht werden können. Ein Lkw müsste dann weiterfahren, obwohl noch Stellplätze frei sind. Diese Anordnung kommt daher nur in Betracht, wenn eine gesonderte Rückfahrgasse für Lkw am Beginn der Lkw-Stellplätze eingerichtet werden kann, von wo aus dann die andere Fahrgasse mit den freien Plätzen angesteuert werden kann.

Um genaueren Aufschluss über die Lärmimmissionen innerhalb der Autobahnrastanlagen und ihre Auswirkungen auf Lkw-Fahrer in Abhängigkeit von der Gestaltung der Anlagen zu erhalten, ist ein Untersuchungsauftrag in Vorbereitung.

