

Antwort

der Bundesregierung

**auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Bettina Herlitzius, Dr. Anton Hofreiter, Winfried Hermann, weiterer Abgeordneter und der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN
– Drucksache 17/5291 –**

Neubau von Lkw-Parkplätzen an der Bundesautobahn 1 in Höhe Münster-Roxel

Vorbemerkung der Fragesteller

Das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (BMVBS) plant den Bau von ca. 250 Lkw- und Busparkplätzen auf einer Fläche von insgesamt mehr als 85 000 m² an der A 1 in Höhe des Stadtteils Münster-Roxel (MS-Roxel). Diese Anlage soll etwa 100 m entfernt zur A 1 neu aufgebaut werden und würde in deutlich größerer Nähe zur Wohnbebauung des Ortsteils MS-Roxel entstehen als die alten bestehenden Rastanlagen, die weiterhin für Pkw zur Verfügung stehen sollen.

Die geplanten Lkw-Parkplätze liegen ca. 5 m höher als die Autobahn und die bisherige Rastanlage und wären nur über eine Rampe erreichbar. Die durch die Tieflage der Rastanlagen Münsterland Ost und Münsterland West erzeugte Lärminderung käme für den Ortsteil Roxel beim Bau der geplanten Anlage nicht mehr zum Tragen.

Gerade der Lkw-Verkehr auf diesen Anlagen ist mit großen Problemen verbunden; Lkw verursachen im Schnitt wesentlich höhere Emissionen. Dies gilt sowohl für die Lärm- als auch für die Abgasbelastung.

1. Hat die am 1. Oktober 2007 eingerichtete Projektgruppe „Autobahnparkplätze für Lkw“ des BMVBS bereits Ergebnisse vorgelegt, und inwieweit haben diese Ergebnisse Auswirkungen auf den geplanten Bau von ca. 250 Lkw- und Busparkplätzen an der A 1 in Höhe des Stadtteils MS-Roxel?
2. Haben die Ergebnisse der Zählung des ausländischen Kraftfahrzeugverkehrs auf deutschen Autobahnen (1. April bis 30. Oktober 2008) der Bundesanstalt für Straßenwesen (BASt) Auswirkungen auf Planung und Bau der ca. 250 Lkw- und Busparkplätze an der A 1 in Höhe des Stadtteils MS-Roxel, und wenn ja, welche, und wenn nein, warum nicht?

10. Zu welchen Ergebnissen ist die durch die zuständige Straßenbauverwaltung des Landes Nordrhein-Westfalen im Rahmen der Umweltverträglichkeitsprüfung durchgeführte Untersuchung nach Standortalternativen entlang der A 1 gekommen (siehe Antwort zu Frage 12 auf Bundestagsdrucksache 16/7725)?
11. In welcher Weise geht die einstimmige Ablehnung der T&RA MS-Roxel durch den Rat der Stadt Münster und alle Bundestags- und Landtagsabgeordneten der Region in die Planungen des BMVBS ein?

Die Fragen 1, 2, 10 und 11 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Auf der Basis der Aussagen des den Mitgliedern des Ausschusses für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung des Deutschen Bundestages in der 16. Legislaturperiode am 13. Oktober 2008 übermittelten Berichts „Lkw-Parkstandsituation auf und an Bundesautobahnen“ wurden bis heute rund 5 500 neue Lkw-Parkstände geschaffen. Insgesamt besteht das Ziel, 11 000 zusätzliche Lkw-Parkstände bis Ende 2012 zu realisieren.

Die im März 2008 durchgeführte bundesweite Erhebung der Lkw-Parksituation auf und an Bundesautobahnen fand auch auf den bewirtschafteten Rastanlagen Münsterland statt. Es wurden statt der auf beiden Seiten jeweils zulässigen 28 Lkw auf der Westseite 88 und auf der Ostseite 99 abgestellte Lkw gezählt, es wurde nicht zwischen in- und ausländischen Lkw unterschieden. Aus der dortigen Lkw-Parksituation ergeben sich Verkehrssicherheitsprobleme in der Zufahrt und erhebliche Behinderungen im Betriebsablauf der beiden Rastanlagenseiten.

Insbesondere in den Abend- und Nachtstunden werden bei unzureichendem Angebot an Lkw-Parkständen die für andere Verkehrsarten vorgesehenen Parkstände vom Güterverkehr mitgenutzt. Dies führt u. a. zu Schäden an diesen Parkständen, Fahrbahnen, Borden, Banketten usw.

Die verkehrlichen Verhältnisse durch fehlende Parkmöglichkeiten auf und an der A 1 bedingen einen bedarfsgerechten Ausbau der Rastanlagen Münsterland. Die Umweltverträglichkeitsuntersuchung (UVU) zur Erweiterung der bewirtschafteten Rastanlagen Münsterland wurde mit dem Ergebnis abgeschlossen, dass der Eingriff durch Ausgleichs- bzw. Ersatzmaßnahmen kompensiert werden kann. Unter Berücksichtigung der Ergebnisse der bundesweiten Erhebung der Lkw-Parksituation wird zurzeit die Standortalternativenuntersuchung fortgeschrieben. Wegen der Widerstände gegen den geplanten Ausbau der bewirtschafteten Rastanlagen Münsterland West und Ost hat der Bund die Straßenbauverwaltung des Landes Nordrhein-Westfalen gebeten, im Rahmen des künftigen sechsstreifigen Ausbaus der A 1 auch mögliche Aus- und Umbauten von weiteren Rastanlagen zu prüfen.

3. Inwieweit wurden konzeptionelle Überlegungen der Ministerkonferenz für Raumordnung zum Parkplatzbau an Bundesautobahnen durch das BMVBS in die Pläne des Parkplatzbaus an der A 1 in Höhe des Stadtteils MS-Roxel einbezogen?

Die 37. Ministerkonferenz für Raumordnung hat im Mai 2010 in der Entschließung zum Thema „Schaffung von Parkplätzen für Lkw an Bundesautobahnen“ die Schaffung ausreichender Parkmöglichkeiten für Lkw auf und an den Bundesautobahnen als dringliche Aufgabe eingestuft. Die in der Entschließung enthaltenen konzeptionellen Ausführungen spiegeln die generelle und praktizierte Vorgehensweise des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung wieder.

4. Werden bei den Planungen der neuen Anlage der Autobahn Tank & Rast-GmbH (T&RA) an der A 1 in Höhe MS-Roxel die neuen EU-Richtlinien Lärm angewendet oder zumindest berücksichtigt, und welche Auswirkungen hat das für betroffene Anlieger?

Wenn nein, warum werden die EU-Richtlinien Lärm nicht angewendet?

5. Werden beim Bau der T&RA in MS-Roxel Lärmaktionspläne einbezogen, und welche Auswirkungen hat das für betroffene Anlieger?

Die Fragen 4 und 5 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Die Richtlinie 2002/49/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 25. Juni 2002 über die Bewertung und Bekämpfung von Umgebungslärm (sog. Umgebungslärmrichtlinie) wurde durch Änderung des § 47a ff. des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (BImSchG) sowie die „Verordnung über die Lärmkartierung“ (34. BImSchV) in nationales Recht umgesetzt. Auf dieser Grundlage werden Lärmkarten erarbeitet und Lärmaktionspläne entwickelt.

Zuständig für die Lärmkarten und für Lärmaktionspläne sind in der Regel die nach Landesrecht zuständigen Behörden. Auf der Grundlage strategischer Lärmkarten nach der EU-Umgebungslärmrichtlinie hat die Stadt Münster im Jahr 2008 einen Lärmaktionsplan aufgestellt, der auch die A 1 im Stadtgebiet betrifft, der aber zu der Aussage kommt, dass die Schwerpunkte der Lärmbelastung die innerstädtischen Hauptverkehrsstraßen sind und an den Bundesautobahnen die geringsten Belastungszahlen zu verzeichnen sind. Von daher verzichtet der Lärmaktionsplan auf konkrete Planungen für ausgewählte Orte/Bereiche, so dass für die A 1 im Stadtgebiet und damit auch für den Bereich der Tank- und Rastanlagen Münsterland (Münster-Roxel) keine besonderen Maßnahmen vorgesehen sind. Die Berücksichtigung des Lärmaktionsplans hat somit keine konkreten Auswirkungen für die Planung der Tank- und Rastanlagen.

6. Wurden für den Neubau der T&RA an der A 1 in Höhe MS-Roxel Lärmberechnungen erstellt, und werden diese Lärmberechnungen und die diesen zugrunde liegenden Kriterien für die betroffenen Bürgerinnen und Bürger transparent und nachvollziehbar dargestellt und erläutert?
7. Inwieweit wird bei der Lärmberechnung in MS-Roxel an der A 1 der erhöhte Lärmpegel durch die geplante Benutzung einer Rampe zur Überwindung des Höhenunterschieds von ca. 4,50 m zwischen A 1 und der T&RA in die Berechnungen der Lärmimmissionen eingehen?
8. Wie sollen die Lärmgrenzwerte für Wohngebäude in unmittelbarer Nähe der T&RA in MS-Roxel in Anbetracht der Tatsache, dass die Lärmgrenzwerte bereits heute erreicht sind, eingehalten werden?
9. Inwieweit werden die Ergebnisse der Lärmkartierungen auf der Grundlage der EU-Richtlinien bei den Berechnungen der Lärmgrenzwerte berücksichtigt?

Die Fragen 6 bis 9 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Da sich die Tank- und Rastanlagen Münsterland derzeit in der Vorplanungsphase befinden, liegt ein lärmtechnischer Entwurf, aus dem die Bürgerinnen und Bürger ihre individuelle Betroffenheit erkennen können, nicht vor. Ein derartiger Entwurf wird erst Bestandteil der Planfeststellungsunterlagen sein, darf aber nicht mit der strategischen Lärmkarte für die A 1 verwechselt werden, die auf europäischen Lärmindizes und Berechnungsmethoden beruht, welche sich

von den nationalen Lärmindizes und Berechnungsmethoden unterscheiden, die im Rahmen der Verkehrslärmschutzverordnung (16. BImSchV) für die akustische Planung maßgeblich sind („Richtlinien für den Lärmschutz an Straßen“ – RLS-90).

Unabhängig von den Ergebnissen der Lärmschutzberechnung hat das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung in einem Gespräch mit der Bürgerinitiative vor Ort eine durchgehende 5 m hohe Verwallung aus Sichtschutzgründen zugesichert, die aus den Überschussmassen der zukünftigen Lkw-Parkfläche stammen sollen.

12. Wie viele Parkplätze für Gigaliner sind auf der geplanten T&RA in MS-Roxel vorgesehen?

Keine.

13. Was hat das BMVBS bisher unternommen, und was gedenkt es zukünftig zu unternehmen, um die Blockierung von Parkplätzen für Lkw durch tagelanges Abstellen zahlreicher Auflieger von Speditionen im Zusammenhang mit sogenanntem Palettieren und Vorhalten von Lagerflächen im öffentlichen Raum zu verhindern?

Dem Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung liegen keine Erkenntnisse über ein vermehrtes, flächendeckendes Auftreten der in der Frage geschilderten Umstände vor. Die Überwachung der Einhaltung des § 12 Absatz 3b der Straßenverkehrs-Ordnung (StVO) obliegt der alleinigen Zuständigkeit der Straßenverkehrsbehörden der Länder. Das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung verfügt diesbezüglich über keinerlei Eingriffs- und Weisungsbefugnisse auf die Entscheidungen vor Ort.

14. Werden bei Simulationsmodellen zur Lärmberechnung an Lkw-Parkplätzen die Faktoren Druckluftbremsen Lkw, Einparken Lkw, Kühlaggregate Lkw und Befahren einer Steigung zum Ausgleich eines unterschiedlichen Höhenniveaus zwischen Fahrbahn und Parkplatz berücksichtigt, und wenn ja, wie werden diese gewertet, und wenn nein, warum nicht?

Die RLS-90 sieht einen gesonderten Berechnungsalgorithmus für Parkplätze vor. Die unterschiedliche Charakteristik von Pkw-, Motorrad- bzw. Lkw- und Omnibusparkplätzen wird typisiert mit einem Zuschlag berücksichtigt. Für „Lkw- und Omnibusparkplätze“ beträgt dieser 10 dB(A) (im Vergleich für Pkw-Parkplätze 0 dB(A)) und enthält pauschalisiert auch Vorgänge wie Druckluftbremsen Lkw und Einparken Lkw. Auch die Anzahl von Fahrzeugbewegungen pro Stellplatz auf Tank- und Rastanlagen wird in dem Berechnungsverfahren entsprechend berücksichtigt.