

Antwort

der Bundesregierung

**auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Annalena Baerbock,
Matthias Gastel, Stefan Gelbhaar, weiterer Abgeordneter und der
Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN
– Drucksache 19/26777 –**

Neubauvorhaben Tank- und Raststätte Paaren/Satzkorn an der Bundesautobahn 10

Vorbemerkung der Fragesteller

Das zuletzt im Jahr 2010 fortgeschriebene Rastanlagenkonzept für das Land Brandenburg, mit dem unter anderem zusätzliche Lkw-Parkplätze entlang des Berliner Autobahnringes geschaffen werden sollen, war 2011 eine der Grundlagen für die Standortfindung für den Neubau einer Tank- und Rastanlage an der Bundesautobahn 10, westlicher Berliner Ring. Dort existiert seit 1990 die beidseitige Tank- und Raststätte Wolfslake, die jetzt aufgegeben werden soll.

Ursprüngliches Vorhaben war die Planung und Errichtung einer beidseitigen Tank- und Rastanlage etwas nördlich des jetzt favorisierten Standortes. Derzeit befürwortet das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur den Standort Paaren/Satzkorn als einseitig gelegene Tank- und Rastanlage. In den betroffenen Ortsteilen der Landeshauptstadt Potsdam gibt es Sorgen um die Auswirkungen auf Menschen und Umwelt vor Ort sowie ein starkes Bedürfnis nach Beteiligung an den Planungen.

Das Planverfahren wird für eine rund 350 000 m² große Raststätte für einen Standort eröffnet, unter dem sich nach Ansicht der Fragesteller ein für Brandenburger Verhältnisse sehr ertragreicher Ackerboden befindet. Das Gelände ist bisher nicht von Flächenversiegelung und Lichtverschmutzung betroffen und liegt in einem artenreichen Biotopverbund zwischen zwei Naturschutzgebieten.

Angesichts der aus klimapolitischen Gründen notwendigen Verkehrsvermeidung und Verkehrsverlagerung von Personen- wie Güterverkehr ist aus Sicht der Fragesteller die Errichtung immer neuer flächenintensiver Tank- und Raststätten und die massive Ausweitung der Lkw-Stellplatzkapazitäten grundsätzlich zu hinterfragen.

1. Welche Entscheidungsbefugnisse hat der Bund bei der Standortwahl einer Autobahnraststätte, und welche Vorgaben kann der Bund in Bezug auf Größe, Lkw-Stellplatzkapazität, Ausgestaltung, ausführende Firmen, Betreiber etc. machen?
2. Auf welcher rechtlichen Grundlage wird eine solche Standortwahl getroffen, welche Entscheidungskriterien sind rechtsverbindlich, welche sind Richtlinien oder Empfehlungen?

Die Fragen 1 und 2 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Bei Standortentscheidungen für neue Rastanlagen besteht im Rahmen der Vorplanung ein Zustimmungsvorbehalt des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI). Für die Standortwahl, technische Rahmenbedingungen und Vorgaben von Rastanlagen gelten die „Empfehlungen für die Anlage von Rastanlagen an Straßen (ERS)“ des BMVI.

Die Auswahl der für Planung, Bau und Betrieb von Nebenbetrieben mittels öffentlicher Aufträge und Konzessionen zu beauftragenden Unternehmen erfolgt seit dem 1. Januar 2021 durch die Autobahn GmbH des Bundes im Wettbewerb und nach Maßgabe der einschlägigen vergaberechtlichen Vorschriften.

Der neue Standort steht erst mit der Baurechtserlangung fest. Die Standortwahl hat hierbei dem Abwägungsgebot nach § 17 Absatz 1 des Bundesfernstraßengesetzes (FStrG) zu genügen.

3. Wie werden Ziele der Bundesregierung (Nachhaltigkeit, Erhalt alter Straßen vor Neubau, Flächenschutz, Schutz dörflicher Strukturen, Vermeidung von Lichtverschmutzung) bei der Planungsentscheidung berücksichtigt, und wie werden sie gegen andere Kriterien, wie Lage und Wirtschaftlichkeit, gewichtet?

Auf Basis der konkreten Verhältnisse vor Ort und der geltenden Gesetze und Richtlinien werden die öffentlichen und privaten Belange im Rahmen des planerischen Ermessens gegeneinander und untereinander abgewogen. Dabei hat kein Belang von vornherein Vorrang.

4. Hat die Bundesregierung geprüft, ob eine Standortwahl auch noch diskutierbar ist, wenn das Planfeststellungsverfahren gestartet wurde?

Wenn ja, mit welchem Ergebnis?

Wie kann eine solche Revision eines Standortes veranlasst werden?

Die Planfeststellungsbehörde prüft im Rahmen ihrer Abwägung nach § 17 Absatz 1 Satz 4 FStrG, ob der seitens des Vorhabenträgers eingereichte Plan genehmigungsfähig ist oder ob dieser z. B. aufgrund eines im Planfeststellungsverfahren eingebrachten Alternativstandortes abzulehnen ist. Der Träger des Vorhabens kann den Antrag auf Planfeststellung jederzeit zurücknehmen.

5. Welche Möglichkeiten hat das Bundesverkehrsministerium, um eine Neubewertung des Standortes zu veranlassen?

Das BMVI kann in begründeten Fällen die Autobahn GmbH des Bundes anweisen, den Antrag zurück zu nehmen, um eine Neubewertung zu veranlassen.

6. Welche Behörden sind auf Bundesebene aktenführende Stellen für diesen Vorgang?

Der Bund hat Planung, Bau, Betrieb, Erhaltung, Finanzierung und vermögensmäßige Verwaltung der Bundesautobahnen, deren Bestandteil auch die Rastanlagen sind (§ 1 Absatz 4 Nummer 1 und 5 FStrG), zur Ausführung auf die Autobahn GmbH des Bundes übertragen. Demnach werden auch die Projektakten durch die Autobahn GmbH des Bundes geführt.

7. Welcher Preis wurde nach Kenntnis der Bundesregierung für die Grunderwerbskosten angesetzt?

Hat die Bundesregierung geprüft, ob die angesetzten Grunderwerbskosten von 1,70 Euro/m² (362 000 Euro für 213 000 m², siehe Planfeststellung Neubau TR Havelseen, A 10, km 130,00, linke RF, Unterlage 1 Erläuterungsbericht, Tabelle 4, S. 20 bis 22) realistisch sind, insbesondere angesichts der nach Ansicht der Fragesteller sehr hohen Qualität des Ackerbodens?

Wenn ja, mit welchem Ergebnis?

Auf Seite 4 des Erläuterungsberichtes ist von 270 000 m² die Rede – was ist nach Kenntnis der Bundesregierung mit den fehlenden 57 000 m²?

Der aktuelle Bodenrichtwert, den der Gutachterausschuss für Grundstückswerte der Stadt Potsdam für dieses Gebiet ausgewiesen hat, beträgt 1,20 Euro/m². Der angesetzte Grundstückspreis von 1,70 Euro/m² entspricht dem oberen Wert der Preisspanne gemäß Grundstücksmarktbericht aufgrund der Ackerzahlen. Mit der Orientierung an der Obergrenze der Grundstückspreise wurde der Qualität des Ackerbodens Rechnung getragen. Die Flächenangabe von 213 000 m² ist Bestandteil der Variantenuntersuchung im Zuge einer der Planungsvorstufen zur Planfeststellung. Dieser Flächenbedarf beinhaltet nur die Anlage an sich und nicht die Flächen für die Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen. Die detailliertere Planung inklusive der Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen im Rahmen der Erarbeitung der Planfeststellungsunterlagen ergab einen Flächenbedarf von 270 000 m².

8. Wie hoch wären nach Kenntnis der Bundesregierung die Grunderwerbskosten für den für eine Erweiterung erforderlichen Zukauf von Flächen an der Raststätte Wolfslake im Vergleich?
20. Wie hoch ist der erforderliche Flächenverbrauch nach Kenntnis der Bundesregierung für die geplante Raststätte Havelseen (inklusive der Zuwegung von der östlichen Fahrbahn), und wie hoch wäre der erforderliche zusätzliche Flächenverbrauch für einen Ausbau der Raststätte Wolfslake?

Die Fragen 8 und 20 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Nach den Bodenrichtwerten und den dazugehörigen Ackerzahlen für die Flächen bei der Raststätte Wolfslake ist ein Grundstückspreis von 1,50 Euro/m² anzusetzen. Bei einer Erweiterung auf ca. 125 000 m² der jeweils vorhandenen Anlagen („Wolfslake West“ und „Wolfslake Ost“) von derzeit 45 000 m² ergäben sich Grunderwerbskosten in Höhe von 240 000 Euro.

Der Gesamtflächenverbrauch für die bewirtschaftete Rastanlage Havelseen inklusive der Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen und der Zuwegung von der östlichen Fahrbahn beträgt 270 000 m².

9. Welche Arbeitsschritte und Leistungen sind in die Summe von 7 150 000 Euro als Kosten für die einseitige Rastanlage nach Kenntnis der Bundesregierung einberechnet?

Aus welchen Einzelposten in welcher Höhe setzt sich dieser Kostensatz zusammen?

Es sind folgende Leistungen/Arbeitsschritte in der genannten Berechnung der Kosten aus dem Variantenvergleich, ohne Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen und Grünanlagen auf der Rastanlage enthalten:

Leistung/Arbeitsschritte	Euro/ Einheit	Einheit	Menge	Gesamt
Oberbau	60	m ²	50.000	3.000.000,00
Erdarbeiten (einschl. Oberboden)	8	m ³	213.000	1.704.000,00
Entwässerung	9	m ²	50.000	450.000,00
Sickerbecken/Absetzbecken	1	psch	400.000	400.000,00
Ausstattung/Zäune etc.	1	psch	150.000	150.000,00
Beschilderung/Markierung	1	psch	200.000	200.000,00
Schutz- und Leiteinrichtung	1	psch	75.000	75.000,00
Fernmeldeanlagen	1	psch	150.000	150.000,00
Beleuchtung	6	m ²	50.000	300.000,00
Lärmschutzwall (für Lkw)	150	m	400	60.000,00
Baustelleneinrichtung	5	%		324.450,00
Kleinleistungen	5	%		340.672,50

10. Inwiefern sind die Kosten für die Anhebung des Geländeniveaus der Rastanlage um 0,7 bis 2,2 m zwecks Anpassung an den möglichen sechspurigen Ausbau der Autobahn darin nach Kenntnis der Bundesregierung berücksichtigt?

Die Kosten für die Anhebung des Geländeniveaus der Rastanlage sind in den Kosten vollständig berücksichtigt.

11. Welche Kosten werden für die gesetzlich vorgeschriebenen archäologischen Untersuchungen der unter der Baufläche liegenden Bodendenkmäler nach Kenntnis der Bundesregierung in Ansatz gebracht?

Wer trägt diese Kosten nach Kenntnis der Bundesregierung?

Die Kosten für die archäologischen Untersuchungen sind mit 2 261 000 Euro (brutto) veranschlagt und vom Veranlasser des Eingriffs zu tragen.

12. Wie hoch waren nach Kenntnis der Bundesregierung die Baukosten von Rastanlagen, die in Größe und Ausstattung vergleichbar sind und die in jüngerer Zeit im Bundesgebiet gebaut wurden?

Wurden die geschätzten Kosten nach Kenntnis der Bundesregierung eingehalten, wenn nein, um wie viel Prozent wurden sie überschritten?

Die Baukosten von Rastanlagen auf Autobahnen fallen aufgrund der unterschiedlichen Randbedingungen an den jeweiligen Standorten sehr unterschiedlich aus und können daher stark variieren. Die Baukosten variieren in der Regel zwischen 50 000 Euro und 80 000 Euro pro Lkw-Parkstand zzgl. anfallender Grunderwerbskosten.

13. Wie haben sich die Kosten für den Neubau von Rastanlagen nach Kenntnis der Bundesregierung im Laufe der vergangenen zehn Jahre verändert, und sollte es zu einem Anstieg der Kosten gekommen sein, woraus ergaben sich nach Kenntnis der Bundesregierung die Mehrkosten?

Für den Bau der Verkehrsanlagen für Rastanlagen nach dem Preisindex für den Straßenbau des Statistischen Bundesamtes war ein Anstieg um 32,4 Prozent in den letzten zehn Jahren (2010–2020) zu verzeichnen. Die Mehrkosten ergeben sich durch höhere Beschaffungskosten der Bau- und Betriebsstoffe sowie eine Erhöhung der Löhne und Gehälter.

14. Wie hat sich die Flächeninanspruchnahme von neu gebauten Rastanlagen im Laufe der letzten zehn Jahre in Brandenburg nach Kenntnis der Bundesregierung verändert?

Im Laufe der letzten 10 Jahre wurde im Land Brandenburg die vorhandene bewirtschaftete Rastanlage Michendorf-Süd von ca. 75 000 m² (Gesamtanlage) um ca. 87 000 m² (Verkehrsflächen, Gestaltungsmaßnahmen) erweitert.

15. In welcher Höhe beanspruchen in Brandenburg Tank- und Rastanlagen Flächen entlang der Bundesautobahnen in den Jahren 1990, 2000, 2010 und 2020, und wie hat sich die Zahl der Tank- und Rastanlagen nach Kenntnis der Bundesregierung entwickelt (bitte ebenfalls für die genannten Jahre angeben)?
21. In welchen Abständen liegen Rastanlagen auf folgenden Autobahnen: A20, A24, A2, A9 bis Leipzig, A11 und A10 Berliner Ring (bitte genaue Kilometrierung für beide Fahrtrichtungen angeben)?

Die Fragen 15 und 21 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Die Bundesregierung führt keine Statistik über die Inanspruchnahme von Flächen für bewirtschaftete oder unbewirtschaftete Rastanlagen. Die Anzahl der Rastanlagen kann dem Autobahnverzeichnis und die Entwicklung den Verkehrsinvestitionsberichten der jeweiligen Berichtsjahre entnommen werden. Es wird auf die im Internet veröffentlichten Informationen auf der Webseite der Bundesanstalt für Straßenbau verwiesen (abrufbar unter: https://www.bast.de/BAST_2017/DE/Verkehrstechnik/Fachthemen/V2-autobahnverzeichnis.html und <https://www.bmvi.de/DE/Service/Publikationen/publikationen.html>).

16. Welche Gesamtkosten werden nach Kenntnis der Bundesregierung aktuell für den Neubau der geplanten Rastanlage Havelseen und den Rückbau der Rastanlagen Wolfslake insgesamt nach aktuellen Grundstücks- und Baupreisen veranschlagt, und aus welchen Haushaltsmitteln sollen diese Kosten aufgebracht werden?

Die Gesamtkosten für die bewirtschaftete Rastanlage Havelseen, einschließlich des Überführungsbauwerkes, der Ein- und Ausfädelungstreifen und der nach § 15 des Bundesnaturschutzgesetzes erforderlichen Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen sind mit 16 145 000 Euro veranschlagt. Der Rückbau der Teilverkehrsfläche auf den Rastanlagen Wolfslake, der als Ausgleichsmaßnahme dient, ist mit 170 000 Euro veranschlagt. Dies sind Verkehrsflächen der Bundesstraßenverwaltung und nicht Flächen auf dem Nebenbetriebsgrundstück (Konzessionsnehmer). Die Kosten werden aus dem Haushaltstitel „Bau von Rastanlagen an Bundesautobahnen“ (741 34-721) finanziert.

17. Welche Kosten werden nach Kenntnis der Bundesregierung für den Rückbau der Anlage in Wolfslake und der beiden kleineren Parkplätze bei km 133,2 und 134,3 in Ansatz gebracht?

Welchen Anteil hat eine hierbei erforderliche Altlastensanierung nach Kenntnis der Bundesregierung?

Es werden Kosten in Höhe von 170 000 Euro (brutto) für den Rückbau von Teilverkehrsflächen auf den Anlagen von Wolfslake und der Rückbau der beiden Parkplätze bei km 133,2 und 134,3 in Ansatz gebracht. Die Entsiegelung dieser Flächen (Maßnahme 5A) auf einer Fläche von insgesamt 18 990 m² ist eine der Ausgleichsmaßnahmen für die Neuversiegelung von Boden im Bereich der neu zu errichtenden bewirtschafteten Rastanlage Havelseen.

Der Rückbau der Nebenbetriebsfläche, auf der eventuell mit Altlasten gerechnet werden muss, ist nicht Bestandteil des Vorhabens „Bewirtschaftete Rastanlage Havelseen“. Dieser obliegt dem Konzessionsnehmer.

18. Wie hoch beziffert die Bundesregierung nach ihrer Kenntnis die Kosten, um die bestehende Anlage in Wolfslake so auszubauen, dass sie im Hinblick auf Ausstattung und Parkmöglichkeiten mit der geplanten Rastanlage Havelseen vergleichbar wäre?

Die für diese Angaben notwendigen detaillierten Planungen liegen nicht vor.

19. Welche Strukturen könnten beim Erhalt der Tank- und Rastanlage Wolfslake nach Kenntnis der Bundesregierung weiterhin – ggf. nach Ertüchtigung – genutzt werden, welche müssten neu gebaut werden?

Im Ergebnis müssten die bewirtschafteten Rastanlagen Wolfslake Ost und Wolfslake West komplett neu gebaut werden.

22. Welche Möglichkeiten zur Nutzung von Tankstellen in der Nähe (bis 3 km) von Autobahnabfahrten bestehen nach Kenntnis der Bundesregierung im Bereich der Autobahn zwischen den Raststellen Linumer Bruch, Briesetal, Buckautal, Michendorf und Fläming?

Die Nutzung der umliegenden Tankstellen, die privat betrieben werden, liegt nicht im Einflussbereich der Bundesfernstraßenverwaltung. Es steht jedem Verkehrsteilnehmer frei, die umliegenden Tankstellen, die privat betrieben werden, zu nutzen.

23. Inwieweit wurde bei den Empfehlungen der ERS (Empfehlungen für Rastanlagen an Straßen) 2011 nach Kenntnis der Bundesregierung berücksichtigt, dass mittlerweile nahezu alle Lkws und fast alle Pkws mit Navigationssystemen (ggf. über Smartphones) verfügen und daher sowohl die Entfernung zu Tankstellen weiträumig erkennbar ist als auch die Fahrten entsprechend geplant werden können?

Der Bund hat ein ausreichendes, dem Bedarf und der Sicherheit des Verkehrs genügendes Rastanlagensystem auf den Autobahnen zu gewährleisten. Damit sollen alle Verkehrsteilnehmer tanken und rasten können, ohne die Bundesautobahn verlassen zu müssen.

24. Mit welcher Erhöhung der Verkehrszahlen rechnet die Bundesregierung aufgrund des geplanten sechsspurigen Ausbaus der Autobahn, und in welche Dringlichkeitskategorie ist der Ausbau im Bundesverkehrswegeplan (BVWP) eingeordnet?

Im Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen 2016 ist die sechsstreifige Erweiterung der A10 zwischen den Autobahndreiecken Werder und Havelland im Weiteren Bedarf mit Planungsrecht aufgenommen. Die Zielnetzprognose des Bundes für 2030 weist für die A10, BAB-Westring Berlin eine durchschnittliche werktägliche Verkehrsbelastung von bis zu 39 000 Kfz/24 Stunden aus. Die Erhöhung gegenüber der Prognose für den Bezugsfall (ohne Ausbau) beträgt 1 000 Kfz/24 Stunden.

25. Wann rechnet die Bundesregierung mit der Fertigstellung des geplanten sechsspurigen Ausbaus?

Die sechsstreifige Erweiterung der A10 zwischen den Autobahndreiecken Werder und Havelland ist im Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen 2016 dem Weiteren Bedarf mit Planungsrecht zugeordnet.

26. Wie viel CO₂ wird nach Kenntnis der Bundesregierung beim Neubau der Rastanlage (inklusive Rückbau der Raststätte Wolfslake und der Parkplätze) erzeugt, verglichen mit einem Ausbau an alter Stelle?

Hierzu liegen der Bundesregierung keine eigenen Erkenntnisse vor.

