

## **Antwort**

### **der Bundesregierung**

**auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Dr. Marco Buschmann, Frank Sitta, Grigorios Aggelidis, weiterer Abgeordneter und der Fraktion der FDP  
– Drucksache 19/31377 –**

### **Ausbau des Parkplatzes „Allenstein“ an der A 2**

#### Vorbemerkung der Fragesteller

Die Ballungsräume an Rhein und Ruhr sind durch eines der dichtesten Straßennetze Europas erschlossen. Wer in Deutschland von Ost nach West, von Nord nach Süd oder umgekehrt fahren möchte, kommt an der Metropolregion Ruhr nach Ansicht der Fragesteller nicht vorbei.

Dabei gilt insbesondere die Bundesautobahn A 2 als wichtigste Ost-West-Verkehrsachse in Deutschland und stellt eine Verbindung zwischen den niederländischen und belgischen Nordseehäfen und den osteuropäischen Ländern dar. Infolge des stark angestiegenen Verkehrsaufkommens wurde der größte Teil der Strecke von Grund auf modernisiert und durchgehend sechsspurig ausgebaut. Laut Presseberichten (beispielsweise DIE WELT, 17. September 2018) rollen täglich 125 000 Fahrzeuge auf der Route, jedes vierte davon ist ein Lastwagen, der Anteil am Transitverkehr zwischen Ost- und Westeuropa ist hoch. Laut Verkehrsprognose zum aktuellen Bundesverkehrswegeplan soll der Straßengüterverkehr bis 2030 um 39 Prozent im Vergleich zum Jahr 2010 steigen. Gleichzeitig mangelt es entlang der Bundesfernstraßen an Lkw-Stellplätzen. Nach einer Erhebung der Bundesanstalt für Straßenwesen (BASt) fehlten im Jahr 2018 knapp 23 500 Stellplätze entlang der Autobahnen. Die Auswirkung sind gesteigerte Risiken im Verkehr durch falsch geparkte Lkw sowie eine unwürdige Situation für betroffene Lkw-Fahrer.

Die Autobahn GmbH des Bundes plant in Gelsenkirchen einen Ausbau des Parkplatzes „Allenstein“ südlich der A 2 zwischen den Anschlussstellen Essen/Gladbeck und Gelsenkirchen-Buer in Fahrtrichtung Hannover. Den Planunterlagen zufolge sollen künftig 32 statt 23 Pkw-Parkplätze bereitstehen. Die Zahl der Lkw-Stellplätze soll von 27 auf 88 deutlich erhöht werden, außerdem sollen 122 Meter Parkfläche für Pkw mit Anhänger, Wohnmobile oder Busse sowie 305 Meter Parkfläche für Großraum-Schwertransporte entstehen.

Der Ausbau könnte nach Ansicht der Fragesteller einen Anstieg des Verkehrs auf dieser Strecke zur Folge haben. Zumal auf den parallel verlaufenden A 42 und A 40 keine vergleichbare Infrastruktur für den Schwerlastverkehr vorzufinden ist. Aufgrund der dichten Wohnbesiedelung im direkten Umfeld des Parkplatzes stellt dieser schon mit seiner heutigen Kapazität eine große Herausforderung bezüglich der Lärmemissionen für die Anwohner dar. Daneben

könnte es zu Beeinträchtigungen des anliegenden Landschaftsschutzgebietes kommen.

1. Mit welchem zusätzlichen Verkehrsaufkommen zwischen den Anschlussstellen Essen/Gladbeck und Gelsenkirchen-Buer rechnet die Bundesregierung infolge des Baus des Rastplatzes Allenstein?

Aufgrund des Ausbaus der Rastanlage ist weder eine Verkehrsverlagerung noch eine Zunahme des Verkehrsaufkommens zu erwarten.

2. Wie begründet die Bundesregierung die Notwendigkeit, einen Teil des Landschaftsschutzgebiets „Bauer Becks“ nach Ansicht der Fragesteller durch Versiegelung und Verlärmung im Baugebiet zu verlieren bzw. zu beeinträchtigen?
3. Welche überwiegenden Gründe zum Wohl der Allgemeinheit könnten nach Ansicht der Bundesregierung in diesem Fall eine Befreiung vom Verbot der Durchführung der Baumaßnahme nach § 67 Absatz 1 des Bundesnaturschutzgesetzes (BNatSchG) i. V. m. § 75 Absatz 1 des Landesnaturschutzgesetzes (LNatSchG NRW) begründen?
4. Inwiefern sind diese Gründe mit den Interessen der von den Baumaßnahmen und dem aufkommenden Verkehr betroffenen Bürgern abgewogen worden, und zu welchen Ergebnissen führte diese Analyse?

Die Fragen 2 bis 4 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Der Ausbau führt zu Eingriffen in das Landschaftsschutzgebiet Nummer 2 „Bauer Becks“ des Landschaftsplans der Stadt Gelsenkirchen. Nach § 67 Absatz 1 des Bundesnaturschutzgesetzes (BNatSchG) i. V. m. § 75 Absatz 1 des Landesnaturschutzgesetzes (LNatSchG) NRW ist eine Befreiung erforderlich. Diese erfolgt im Zuge des Planfeststellungsverfahrens, wenn überwiegende Gründe des Wohls der Allgemeinheit die Befreiung erfordern. Die Abwägung aller durch das Vorhaben berührten privaten und öffentlichen Belange erfolgt im Rahmen des straßenrechtlichen Planfeststellungsverfahrens.

Durch die Erweiterung der Parkplatzanlage wird für die Lkw-Fahrenden der notwendige Platz geschaffen, die gesetzlich geregelten Ruhezeiten einzuhalten bzw. einhalten zu können. Zum Wohl der Allgemeinheit wird hierdurch die Verkehrssicherheit und die Verkehrsqualität verbessert.

Die Einhaltung der Ruhezeiten lässt aufgrund des hohen Schwerverkehrsaufkommens keinen geordneten Verkehrsablauf im Bereich der Zufahrt und der Fahrgassen mehr zu. Dies führt zu einer Gefährdung des übrigen Verkehrs, da Sichtbeziehungen nicht mehr eingehalten werden können und das Durchfahren der Zufahrt sowie der Fahrgassen unter beengten Verhältnissen erfolgt. Die Verkehrsqualität und die Attraktivität des Parkplatzes werden dadurch so stark beeinträchtigt, dass ein Ausbau der Anlage notwendig ist. Unter Berücksichtigung der im landschaftspflegerischen Begleitplan vorgesehenen Maßnahmen werden weder der Charakter des Landschaftsschutzgebietes erheblich verändert, noch die für das Schutzgebiet formulierten Schutzzwecke substantiell in Frage gestellt.

Entsprechend den Bestimmungen des BNatSchG ist die Autobahn GmbH des Bundes als Verursacher von Eingriffen verpflichtet, vermeidbare Beeinträchtigungen zu unterlassen sowie unvermeidbare Beeinträchtigungen von Natur und Landschaft auszugleichen oder zu ersetzen. Durch die fachlich abgestimmten

und gezielten Maßnahmen, z. B. die Aufforstung einer Stiel-Eichen-Waldparzelle von 0,62 ha im Landschaftsschutzgebiet „Bauer Becks“ unmittelbar angrenzend an die geplante Erweiterung der Rastanlage sowie die Entsiegelung eines ehemaligen Parkplatzes auf Gelsenkirchener Stadtgebiet mit Entwicklung einer Gehölzfläche, werden die Vorschriften zu Eingriffen in Natur und Landschaft gemäß §§ 14 ff. BNatSchG sowie §§ 30 ff. LNatSchG NRW im Rahmen der geplanten Baumaßnahme beachtet.

5. Warum hält es die Bundesregierung für zweckmäßig, dass als Grundlage für das Planfeststellungsverfahren eine Verkehrsuntersuchung für den Bau der A 52 zwischen dem Autobahnkreuz (AK) Essen-Nord und der Anschlussstelle (AS) Gelsenkirchen-Buer-West aus dem Jahr 2018 dient (Erläuterungsbericht Lärm, S. 4), obwohl hier eine vierspurige Bundesstraße in Nord-Süd-Richtung mit einer sechsspurigen Autobahn in Ost-West-Richtung verglichen werden?

Im Rahmen von Verkehrsuntersuchungen werden zusammenhängende Verkehrsnetze betrachtet. Für die Planungen der Parkplatzanlage „Allenstein“ wurde das Verkehrsgutachten für den Bau der A 52 zwischen dem Autobahnkreuz Essen-Nord und der Anschlussstelle Gelsenkirchen-Buer-West herangezogen. Darin sind die Verkehrsentwicklung der Region unter Berücksichtigung der im Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen 2016 enthaltenen prioritären Maßnahmen – wie etwa der Bau der A 52 und der Ausbau der A 42 – für das Prognosejahr 2030 abgebildet.

6. Welche Konsequenzen wird die Bundesregierung ziehen, wenn sich diese berücksichtigten Schätzungen als zu niedrig herausstellen sollten und es dadurch zu einer höheren Lärm- und Emissionsbelastung für benachbarte Häuser und Anwohner käme?

Die Bürgerinnen und Bürger könnten Anspruch auf nachträgliche Anordnung von Lärmschutzmaßnahmen haben, wenn nicht voraussehbare Wirkungen gegenüber der der Planung zugrundeliegende Prognose festzustellen sind.

7. Welche Konsequenzen zieht die Bundesregierung bei ihren Planungen daraus, dass schon bei den aktuell zugrunde gelegten Zahlen die Immissionsgrenzwerte an 58 Häusern überschritten wurden (s. Erläuterungsbericht Lärm, S. 9)?

Für den Ausbau der Rastanlage „Allenstein“ werden zur Lärmsanierung aktive Lärmschutzmaßnahmen vorgesehen, durch die an allen untersuchten Gebäudeimmissionsorten und Außenwohnbereichen die Auslösewerte tagsüber eingehalten werden. Aufgrund der Überschreitungen der Auslösewerte in der Nacht an 58 Immissionsorten werden zusätzlich passive Lärmschutzmaßnahmen ergriffen.

8. Plant die Bundesregierung eine regelmäßige Überprüfung und Sanierung der Lärmschutzwände, die auf diesem Abschnitt zur Entlastung der Anwohner entstehen sollen, und wenn nein, warum nicht?

Nach § 4 des Bundesfernstraßengesetzes steht der Träger der Straßenbaulast dafür ein, dass die Bauwerke in seiner Zuständigkeit allen Anforderungen der Sicherheit und Ordnung genügen. Der gesetzlichen Forderung wird durch die regelmäßige Bauwerksprüfung nach DIN 1076 entsprochen.

9. Wie viele Rast- oder Parkplätze sind in den kommenden fünf Jahren an Autobahnen bundesweit geplant?

Gemäß dem Netzkonzept zum Lkw-Parken für Rastanlagen des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur und der Autobahn GmbH des Bundes sind im Zeitraum von 1. Januar 2021 bis 31. Dezember 2025 rund 190 Um-/Aus- und Neubauvorhaben von bewirtschafteten und unbewirtschafteten Rastanlagen an Bundesautobahnen geplant.

10. Plant die Bundesregierung, bei neuen Rast- und Parkplätzen in Zukunft intelligente Planungssysteme zur optimalen Steuerung der Buchung und Anfahrt zu installieren?

Telematisch unterstützte Verfahren zur Erhöhung der Parkraumkapazitäten sowie zu deren optimalen Nutzung wurden eingehend erprobt und können eingesetzt werden. Die Technologien richten sich im Wesentlichen auf eine Verdichtung des Parkens durch organisatorische Maßnahmen sowie auf eine optimale dynamische Lenkung des Parksuchverkehrs zu und auf den Rast- und Parkplätzen. Die Eignung, die Wirksamkeit und der Gesamtnutzen der Technologien ist abhängig von räumlichen und verkehrlichen Voraussetzungen und wird bei der Planung von neuen oder Ausbau von bestehenden Rastanlagen mit betrachtet.