

Antwort

der Bundesregierung

**auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Peter Heidt, Oliver Luksic, Frank Sitta, weiterer Abgeordneter und der Fraktion der FDP
– Drucksache 19/31952 –**

Fehlende Lkw-Stellplätze in der Wetterau

Vorbemerkung der Fragesteller

Seit vielen Jahren ist das Parkplatzproblem für Lkw-Fahrerinnen und Lkw-Fahrer an den Wetterauer Autobahnen bekannt. Die Lastwagen parken dicht an dicht. Neuankömmlinge müssen sich auf der Raststätte Wetterau Ost an der A 5 in die zweite Reihe stellen. Die Lastwagen parken dann oft verkehrsbehindernd, teilweise sogar verkehrsgefährdend. Obwohl diese Situation bekannt ist, stecken die Planungen für einen Aus- oder Neubau der Tank- und Rastanlage Wetterau Ost fest.

Bei einer Bestandserhebung im Jahr 2018 zur Parksituation für Lkws an Autobahnen war im Zuge der A 5 zwischen dem Autobahnkreuz (AK) Gambach und der Anschlussstelle (AS) Friedberg ein Defizit von rund 90 Lkw-Abstellmöglichkeiten festgestellt worden. Im Zuge der A 45 zwischen dem AK Gambach und der AS Hammersbach wurde ein Fehlbestand von rund 50 Lkw-Abstellmöglichkeiten ermittelt. Dies geht aus der Antwort der hessischen Landesregierung auf eine Kleine Anfrage der hessischen Landtagsfraktion der FDP vom 9. März 2021 hervor (<http://starweb.hessen.de/cache/DRS/20/3/04893.pdf>).

Vor einigen Jahren befasste sich das hessische Verkehrsministerium und deren nachgeordnete Behörde Hessen Mobil zunächst mit einem gänzlichen Neubau einer Tank- und Rastanlage an der A 5 Höhe Ober-Mörlen als Ersatz für die mittlerweile zu klein geratene Anlage Wetterau Ost. Dies scheiterte jedoch am Widerstand der Bürgerinitiative „Ober-Mörlen sagt NEIN zum geplanten Standort der Tank- und Rastanlage Wetterau-Ost“. Später wurde bekannt, dass auch Ausbaupläne der bereits bestehenden Rastanlage infrage kämen. Im September 2017 übernahm die Deutsche Einheit Fernstraßenplanung und -bau GmbH (DEGES) vom bis dahin zuständigen Planungsträger Hessen Mobil ein Paket von 50 Tank- und Rastanlagen in Hessen zum Um- und Ausbau, darunter auch die Anlage Wetterau Ost. Die DEGES teilte der „Wetterauer Zeitung“ auf Anfrage mit, vertiefende Untersuchungen zum Auffinden eines Alternativstandortes und zur Erweiterung von Wetterau Ost aus Kapazitätsgründen würden erst Ende 2021 erwartet. Mit der neuen Prognose ändern sich laut DEGES auch die zu betrachtenden Streckenabschnitte. Laut DEGES ist die Raststätte Wetterau Ost in der Lkw-Stellplatzprognose 2030, die im November 2020 von Hessen Mobil an die DEGES übergeben wurde, einem Streckenabschnitt zu-

geordnet, der vom AK Bad Homburg bis zum AK Gambach verläuft (<https://www.wetterauer-zeitung.de/wetterau/ober-moerlen-ort848705/ausbauplaene-raststaette-wetterau-ost-2013-geworden-13953846.html>).

Derweil wird die Situation durch den steigenden Güterverkehr von Jahr zu Jahr schlimmer. Der Mangel an Lkw-Stellplätzen ist für die Lkw-Fahrerinnen und Lkw-Fahrer unter Umständen lebensgefährlich, insbesondere, wenn diese aufgrund der einzuhaltenden gesetzlichen Ruhezeiten gezwungen sind, in Ein- und Ausfahrten oder auf nicht ausgewiesenen Parkplätzen zu parken. Zwischen 2016 und 2020 gab es auf Wetterauer Autobahnen vier Unfälle im Zusammenhang mit unsachgemäß abgestellten Lkws (<http://starweb.hessen.de/cache/DRS/20/3/04893.pdf>).

Eine zweite, konkretisierende, Kleine Anfrage der hessischen Landtagsfraktion der FDP zu den fehlenden Lkw-Stellplätzen auf Wetterauer Autobahnen blieb von der hessischen Landesregierung unter Hinweis darauf, dass mit Wirkung zum 1. Januar 2021 die Zuständigkeit für Planung, Bau und Betrieb der Bundesautobahnen vom Land Hessen auf die Autobahn GmbH des Bundes übergegangen sei, unbeantwortet (<http://starweb.hessen.de/cache/DRS/20/7/05347.pdf>).

1. Wie schätzt die Bundesregierung den Bedarf ein, an der Tank- und Rastanlage Wetterau Ost einen Ausbau oder gar einen Neubau einer Tank- und Rastanlage vorzunehmen?
2. Wann ist nach Einschätzung der Bundesregierung mit einem Aus- oder einem Neubau der Tank- und Rastanlage Wetterau Ost zu rechnen?

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

Durch die in diesem Jahr geschaffenen 80 zusätzlichen Lkw-Stellplätze auf der PWC-Anlage Schäferborn kann der für das Jahr 2030 prognostizierte Bedarf von 61 zusätzlichen Stellplätzen in Fahrtrichtung Nord im Abschnitt zwischen dem Autobahnkreuz (AK) Bad Homburg und dem AK Gambach gedeckt werden.

3. Bezieht sich das bei der Bestandserhebung 2018 festgestellte Defizit von rund 90 Lkw-Abstellmöglichkeiten im Streckenabschnitt zwischen dem Autobahnkreuz (AK) Gambach und der Anschlussstelle (AS) Friedberg auf die von Nord nach Süd verlaufende, also westlich gelegene Fahrbahn der A 5 oder auf die östliche gelegene Fahrbahn, auf der die Raststätte Wetterau Ost liegt und Ausgangspunkt und Gegenstand der Antwort der hessischen Landesregierung auf die Kleine Anfrage der hessischen Landtagsfraktion der FDP vom 9. März 2021 (Bundestagsdrucksache 20/4893) war?

Mit Fortschreibung des prognostizierten Bedarfs für das Jahr 2030 wurden auch die Streckenabschnitte neu unterteilt, der relevante Abschnitt erstreckt sich vom AK Gambach über die Anschlussstelle (AS) Friedberg hinaus bis zum AK Bad Homburg. Das im Jahr 2018 ermittelte Defizit von 89 LKW-Stellplätzen bezieht sich auf beide Fahrtrichtungen.

4. Wie hoch ist das Defizit an Lkw-Stellplatzmöglichkeiten (bitte nach den Anlagentypen bewirtschaftete Rastanlagen, unbewirtschaftete Rastanlagen, Autohöfe und sonstige Abstellorte abseits der Bundesautobahn aufschlüsseln)?
5. In welcher Höhe ist für den Streckenabschnitt zwischen dem AK Bad Homburg und dem AK Gambach das Defizit an Lkw-Stellplätzen bei der Bestandserhebung 2018 festgestellt worden (bitte das Defizit an Lkw-Stellplatzmöglichkeiten jeweils nach den Anlagentypen bewirtschaftete Rastanlagen, unbewirtschaftete Rastanlagen, Autohöfe und sonstige Abstellorte abseits der Bundesautobahn aufschlüsseln)?

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

Im Betrachtungsabschnitt wurde im Jahr 2018 folgender Bedarf festgestellt:

- TR Wetterau West = 39 Lkw-Stellplätze,
- TR Wetterau Ost = 54 Lkw-Stellplätze,
- PWC Spießwald = kein zusätzlicher Bedarf (zwei freie Lkw-Stellplätze),
- PWC Schäferborn = kein zusätzlicher Bedarf (drei freie Lkw-Stellplätze),
- Gesamtbedarf (gerundeter Mittelwert aus den drei Erhebungs Nächten) = 90 Lkw-Stellplätze.

6. In welcher Höhe ist für den Streckenabschnitt AK Nordwestkreuz–AK Gambach das Defizit an Lkw-Stellplätzen bei der Bestandserhebung 2018 festgestellt worden (das Defizit an Lkw-Stellplatzmöglichkeiten jeweils bitte nach den Anlagentypen bewirtschaftete Rastanlagen, unbewirtschaftete Rastanlagen, Autohöfe und sonstige Abstellorte abseits der Bundesautobahn aufschlüsseln)?

Mit Fortschreibung der Prognose 2030 wurden auch die Streckenabschnitte neu unterteilt, die relevanten Abschnitte sind nun die beiden Abschnitte A5-4, AK Gambach bis AK Bad Homburg und A5-5, AK Bad Homburg bis AK Nordwestkreuz Frankfurt. Im Betrachtungsabschnitt A5-5 wurde im Jahr 2018 bei der TR Taunusblick ein Fehlbestand von 57 Stellplätzen festgestellt. Im Jahr 2019 wurde die Anlage dort bereits um 59 zusätzliche Stellplätze erweitert, so dass dort heute kein zusätzlicher Bedarf mehr besteht.

7. In welcher Höhe ist für den Streckenabschnitt AK Nordwestkreuz–Autobahndreieck (AD) Reiskirchen das Defizit an Lkw-Stellplätzen bei der Bestandserhebung 2018 festgestellt worden (das Defizit an Lkw-Stellplatzmöglichkeiten jeweils bitte nach den Anlagentypen bewirtschaftete Rastanlagen, unbewirtschaftete Rastanlagen, Autohöfe und sonstige Abstellorte abseits der Bundesautobahn aufschlüsseln)?

Mit Fortschreibung der Prognose 2030 wurden auch die Streckenabschnitte neu unterteilt, die relevanten Abschnitte sind nun die drei Abschnitte A5-3, AD Reiskirchener Dreieck bis AK Gambacher, A5-4, AK Gambach bis AK Bad Homburg und A5-5, AK Bad Homburg bis AK Nordwestkreuz Frankfurt. Hierzu wird auf die Fragen 4 und 6 verwiesen. Im Betrachtungsabschnitt A5-3 wurde 2018 folgender Bedarf festgestellt:

- R Limes West = 29 Lkw-Stellplätze,
- R Limes Ost = 6 Lkw-Stellplätze,

- Gesamtbedarf (gerundeter Mittelwert aus den drei Erhebungsnächten) = 35 Lkw-Stellplätze.

8. Wie hoch ist auf Grundlage der seit November 2020 abgestimmten Lkw-Stellplatzprognose 2030 der berechnete Lkw-Stellplatzbedarf für den Streckenabschnitt, in dem die Rastanlage Wetterau Ost liegt, und wo beginnt beziehungsweise endet dieser Streckenabschnitt?

Die Prognose für das Jahr 2030 stellt im Abschnitt A5-4, AK Bad Homburg bis AK Gambach einen Gesamtbedarf von 246 Lkw-Stellplätzen fest. Die vorhandene Stellplatzkapazität von 137 Lkw-Stellplätzen wurde durch den bereits erfolgten Ausbau der PWC Anlage Schäferborn um zusätzliche 80 Lkw-Stellplätze erhöht. Demnach besteht noch ein Defizit von 29 Lkw-Stellplätzen im Betrachtungsabschnitt. Dieses Defizit kann mit der bereits vorgesehenen späteren Erweiterung der PWC-Anlage Spießwald beseitigt werden.

9. Welche Parameter und welche konkreten Parameterwerte wurden für die Berechnung verwendet?

Der prognostizierte Lkw-Parkbedarf in den einzelnen Streckenabschnitten wird auf Basis einer speziell durch die Bundesanstalt für Straßenwesen (BASt) entwickelten Trendprognose ermittelt. Mit einer in diesem Zusammenhang entwickelten Berechnungsformel kann auf Basis der deutschlandweiten Erhebung im Jahr 2018 der künftige Lkw-Parkbedarf mit Zieljahr 2030 ermittelt werden. Diese Formel lautet:

$$N_X [\text{LKW}] = N_{2018} + 24,2 \cdot 10^{-5} L (\text{DTV}_{\text{SV},X} - \text{DTV}_{\text{SV},2015})$$

mit:

X = Jahr der Prognose,

N_{2018} = Anzahl abgestellter Lkw aus der Erhebung 2018,

L = Länge des Bundesautobahn-Abschnitts,

DTV = durchschnittlicher täglicher Verkehr,

$\text{DTV}_{\text{SV},X}$ = (mittlerer) DTVS_{V} im Jahr x [Lkw/24h],

$\text{DTV}_{\text{SV},2015}$ = (mittlerer) DTVS_{V} im BAB-Abschnitt im Jahr 2015 [Lkw/24h],

SV = Schwerverkehrsanteil.

10. In welcher Form beeinflusst das Fünf-Punkte-Programm des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) für besseres Parken die Standortsuche?

Das 5-Punkte-Programm enthält neben dem Um-/Ausbau und der Erweiterung bestehender Parkplätze auch Maßnahmen zur Steigerung und Optimierung des Angebots von vorhandenen Flächen (Telematische Parkverfahren, Parkleitsysteme, Flächenoptimierungen). Daneben sollen auch mögliche private Flächen (Autohöfen, Gewerbegebiete etc.) neben der Autobahn durch ein speziell dafür ausgerichtetes Förderprogramm erschlossen werden. Diese Ansätze werden bei der Bedarfsermittlung und Standortsuche in den einzelnen Streckenabschnitten entsprechend berücksichtigt.