

Antwort

der Bundesregierung

auf die Kleine Anfrage der Fraktion der CDU/CSU – Drucksache 20/1109 –

Vorhaben der Bundesregierung zur Verbesserung der Parksituation für Lkw

Vorbemerkung der Fragesteller

Eine vom Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) im Jahr 2018 in Auftrag gegebene Erhebung ergab, dass in Deutschland mehr als 23 000 Lkw-Parkplätze fehlen. Branchenverbände wie etwa der Bundesverband Güterkraftverkehr Logistik und Entsorgung (BGL) und die Vereinigung Deutscher Autohöfe (Veda) halten die von der Bundesanstalt für Straßenwesen (BASt) durchgeführte Studie sogar für optimistisch. Sie gehen davon aus, dass aktuell zwischen 30 000 und 40 000 offizielle Stellplätze benötigt werden – ein Bedarf, der durch jährlich wachsende Transportdienstleistungen immer weiter zunimmt und ein erhebliches Sicherheitsrisiko auf deutschen Bundesautobahnen darstellt. Denn gerade zu Spitzenzeiten in den Abend- und Nachtstunden drängen sich Lkw auf Raststätten, Autohöfen sowie unbewirtschafteten Park- und Rastanlagen entlang der Bundesautobahnen. Auf der Suche nach einem Stellplatz für die Nacht kommt es bei Berufskraftfahrerinnen und Berufskraftfahrern zwangsweise immer wieder zu Lenkzeitverstößen, Übermüdung und Unfällen.

In den zurückliegenden Legislaturperioden wurden deshalb bereits verschiedene Maßnahmen ergriffen, um hier Abhilfe zu schaffen. So konnten seit dem Jahr 2008 über 17 000 neue Stellplätze für Gütertransporter geschaffen werden. Auch ist im vergangenen Jahr ein Bundesprogramm des BMVI ins Leben gerufen worden, das die Schaffung von Lkw-Stellplätzen durch private Investoren fördert. Neben dem zeitintensiveren konventionellen Bau von Parkflächen werden überdies weitere Möglichkeiten genutzt, um die Kapazitäten von vorhandenen Park- und Rastanlagen zu erhöhen. Beispielsweise werden elektronisch abrufbare Parkleitsysteme und Apps in Pilotprojekten erprobt, damit Fahrzeugführer die aktuelle Auslastung von Rastanlagen erfragen und einen Stellplatz reservieren können.

Als ein weiteres Verfahren, das die Bundesregierung zur Kapazitätssteigerung implementieren möchte, hat der Bundesminister für Digitales und Verkehr, Dr. Volker Wissing, erst kürzlich das sogenannte Kolonnenparken benannt. Bei diesem Parksysteem werden Lkw nach ihrer Abfahrtszeit hintereinander gereiht. Laserscanner erfassen zusätzlich die Länge des einfahrenden Fahrzeuges, sodass dem Fahrzeugführer ein passender Parkplatz in einer entsprechenden Parkreihe zugewiesen werden kann. Diese Sortierung ermöglicht es, drei Lkw dicht hintereinander zu parken und den vorhandenen Parkraum intelligent zu nutzen.

1. Inwieweit verfolgt die Bundesregierung den Plan, das Kolonnenparken als Parkverfahren flächendeckend im Umfeld der Bundesautobahnen zu implementieren?
2. Welche Maßnahmen werden hierfür ergriffen?
5. Wie hoch schätzt die Bundesregierung die Investitionskosten für die Einführung dieses intelligenten Parkverfahrens?
6. Wie hoch schätzt die Bundesregierung die zusätzlichen Kapazitäten für Lkw-Stellplätze ein, die durch intelligente Parksyste me wie das Kolonnenparken geschaffen werden könnten?

Die Fragen 1, 2, 5 und 6 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Telematische Parkverfahren (Kolonnenparken, Kompaktparken) eignen sich besonders bei bestehenden Rastanlagen an Streckenabschnitten, an denen weitere Lkw-Parkflächen durch Flächenerweiterung nicht umsetzbar sind. Auch beim Neubau von Rastanlagen können telematische Lösungen für die Entwicklung flächensparender Rastanlagenkonzepte sinnvoll sein.

Dennoch sind technische und wirtschaftliche Randbedingungen zu beachten, die einem bundesweiten Einsatz entgegenstehen. Entsprechende Anforderungen sind im Allgemeinen Rundschreiben Straßenbau (ARS) 17/2021 aufgeführt. Ein Verfahren zur Wirtschaftlichkeitsbetrachtung wurde von der Bundesanstalt für Straßenwesen (BASt) 2017 veröffentlicht.

Die technische Machbarkeit und der wirtschaftliche Einsatz werden im Einzelfall geprüft, so dass die Höhe der Investitionskosten variiert.

3. Welche Pilotprojekte und Erhebungen dienen der Bundesregierung als Grundlage für die Entscheidungsfindung?

Die bisherigen Erkenntnisse der Bundesregierung beruhen auf folgenden Pilotanlagen:

- Tank- und Rastanlage Montabaur im Zuge der A 3 in Rheinland-Pfalz,
- Tank- und Rastanlage Taunusblick im Zuge der A 5 in Hessen,
- Tank- und Rastanlage Kiefersfelden-West im Zuge der A 93 in Bayern,
- Tank- und Rastanlage Jura-West im Zuge der A 3 in Bayern.

4. Welche telematisch gesteuerten Erfassungssysteme zur Belegungserkennung werden aktuell erprobt, um das Kolonnenparken an den Bundesautobahnen auszuweiten?

Zukünftig sollen flächenhaft arbeitende Erfassungssysteme zur Anwendung kommen. Zur Qualitätskontrolle wurde hierfür bei der Rastanlage Gelbelsee im Zuge der A 9 in Bayern ein Testfeld eingerichtet, in dem die Erfassungssysteme getestet und von der BASt zertifiziert werden können.

7. Wie plant die Bundesregierung, auch den konventionellen Um-, Aus- oder Neubau von Parkmöglichkeiten an Bundesautobahnen voranzutreiben?

8. Welchen Zeitplan sieht die Bundesregierung für den konventionellen Um-, Aus- oder Neubau von Parkmöglichkeiten an Bundesautobahnen vor, und wie hoch veranschlagt sie die investiven Mittel hierfür im Finanzplanzeitraum?

Die Fragen 7 und 8 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Grundlage für den Aus- und Neubau von Rastanlagen bildet das Netzkonzept zum Lkw-Parken des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur. Auf Basis der im Jahr 2018 für das deutsche Autobahnnetz durchgeführten Erhebung zur Auslastung der Lkw-Stellplätze auf Rastanlagen an Autobahnen und Autohöfen und des im Zuge dieser Erhebungen festgestellten Lkw-Stellplatzbedarfs, wurde das Netzkonzept zum Lkw-Parken mit Zielhorizont 2030 konzipiert. Über 350 Aus- und Neubauvorhaben werden geplant, um dem Lkw-Stellplatzdefizit abzuhelpfen. Die Aus- und Neubauvorhaben werden so priorisiert, dass vor allem an Streckenabschnitten mit besonders hohen Stellplatzbedarfen möglichst zeitnah Maßnahmen umgesetzt werden.

Im Finanz- und Realisierungsplan der Autobahn GmbH des Bundes ist für die Jahre 2021 bis 2025 eine Investitionsvolumen von 700 Mio. Euro für Rastanlagen ausgewiesen.

9. Wie viele Anträge auf eine Förderung nach der 2021 vom BMVI veröffentlichten „Richtlinie zur Förderung privater Investoren zur Schaffung von zusätzlichen Lkw-Stellplätzen in der Nähe von Autobahnanschlussstellen“ wurden bereits eingereicht, und wie viele wurden bereits vom Bundesamt für Güterverkehr bewilligt?

Zum 31. März 2022 sind beim Bundesamt für Güterverkehr 38 Anträge eingegangen. Hier müssen teilweise noch Antragsunterlagen nachgereicht werden.

13 Anträge zur Schaffung von fast 700 zusätzlichen Lkw-Stellplätzen wurden bewilligt.

