

Antwort

der Bundesregierung

**auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Torsten Herbst, Frank Sitta, Oliver Luksic, weiterer Abgeordneter und der Fraktion der FDP
– Drucksache 19/25719 –**

Parksituation für Lkw an Bundesautobahnen

Vorbemerkung der Fragesteller

Der Großteil der in Deutschland transportierten Güter wird auf der Straße mittels Lastkraftwagen zu seinem Bestimmungsort gebracht. Derzeit liegt der Lkw-Anteil am Güterverkehr bei 71,5 Prozent mit steigender Tendenz (Quelle: <https://de.statista.com/statistik/daten/studie/12195/umfrage/anteil-der-lkw-am-gueterverkehr-in-deutschland/>). Für Lkw-Fahrer gelten dabei gesetzlich festgeschriebene Lenk- und Ruhezeiten. Zu den Ruhezeiten muss das Fahrzeug dabei verkehrssicher abgestellt werden können. Da Güter stark über Bundesautobahnen transportiert werden, kommen dafür nur Rastanlagen oder autobahnahe Parkplätze in Frage.

Im April 2018 hat die Bundesanstalt für Straßenwesen letztmals eine ausführliche Erfassung der Lkw-Parksituation im Umfeld der Bundesautobahnen durchgeführt. Dafür wurden über 2 200 Standorte erfasst. Auch wenn im Ergebnis die Zahl der Lkw-Abstellmöglichkeiten deutlich gewachsen ist, so kann sie mit der Zunahme des Bedarfs an Lkw-Stellflächen nicht mithalten. Konkret heißt dies, dass auf 70 800 Lkw-Stellplätze 94 100 Lkw kommen – eine Überbelegung von rund 23 000 Stellplätzen. In der Folge hat das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) angekündigt, den Ausbau der Rastanlagen voranzutreiben, und sieht für das Jahr 2020 finanzielle Mittel von 100 Mio. Euro dafür vor. Dazu wurde ein 5-Punkte-Plan veröffentlicht. (Quelle: <https://www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Artikel/StB/ausgeruh-t-fuer-die-lange-fahrt-mehr-lkw-parkplaetze.html>)

Fraglich ist nach Ansicht der Fragesteller, ob dieses Vorhaben ausreicht, um tatsächlich wieder zeitnah ausreichend Abstellmöglichkeiten entlang der Bundesautobahnen zur Verfügung stellen zu können. Aus Sicht der Fragesteller ist neben dem weiteren Ausbau auch dringend die effektivere Bewirtschaftung von vorhandenen Stellflächen angezeigt. Mögliche Technologien zum besseren Parkplatzmanagement sind bereits verfügbar und praxiserprobt, doch eine flächendeckende Umsetzung ist nicht in Sicht. Diese Systeme können zusammen mit einem Ausbau der Stellplatzkapazität einen wesentlichen Beitrag leisten, dass die derzeit aufgrund mangelnder Stellflächen auf Rastanlagenzufahrten abgestellten Lkw nicht länger eine Unfallgefahr darstellen.

1. Wie viel Lkw-Stellplätze gibt es nach Kenntnis der Bundesregierung aktuell entlang der Bundesautobahnen, und wie hat sich diese Zahl in den vergangenen zehn Jahren entwickelt (bitte nach Jahren und Bundesländern aufschlüsseln)?
2. Liegen der Bundesregierung seit der Erhebung zur Lkw-Parksituation durch die Bundesanstalt für Straßenwesen (BASt) im April 2018 neuere Daten zur Stellplatzsituation entlang der Bundesautobahnen vor?

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

Um der steigenden Lkw-Parknachfrage gerecht zu werden, hat der Bund in den letzten 12 Jahren über 18.000 zusätzliche Stellplätze auf den Rastanlagen der Bundesautobahnen gebaut. Hierfür wurden rd. 1,2 Mrd. Euro investiert.

Zudem wurde durch das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) ein „5-Punkte-Plan zur Verbesserung der Lkw-Parksituation“ entwickelt. Dieser beinhaltet neben dem konventionellen Aus- und Neubau von Rastanlagen u. a. einen verstärkten Einsatz telematischer Parkverfahren, die effektive Ausnutzung des vorhandenen Parkraums, wie z. B. Mischnutzung Pkw-Lkw oder Rückwärtsparken. Zudem wurde eine Förderrichtlinie für die Schaffung von Lkw-Stellplätzen abseits von Autobahnen z. B. in Industrie- und Gewerbegebieten erarbeitet. Mit der Förderung sollen Anreize für die Bereitstellung von Lkw-Parkplätzen in Autobahnnähe durch private Investoren gegeben werden. Hierzu sollen zum einen Neu- und Ausbaumaßnahmen für Lkw-Parkplätze, insbesondere in Gewerbegebieten und zum anderen Ertüchtigungsmaßnahmen für bestehende Parkplätze oder sonstige Flächen, die bisher nicht als Lkw-Stellplätze genutzt werden (z. B. auf Betriebshöfen von Speditionsunternehmen, Parkflächen von Handelsunternehmen oder Messeparkplätzen) gefördert werden. Die Förderrichtlinie befindet sich derzeit in der Verbändeanhörung und soll im Frühjahr 2021 in Kraft treten.

Es wird auf die im Internet veröffentlichten Informationen auf der Webseite des BMVI verwiesen (abrufbar unter: www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Anlage/StB/bast-erhebung-lkw-parksituation-im-umfeld-der-bab-2018.pdf?__blob=publicationFile).

Weitere Informationen sind in den Verkehrsinvestitionsberichten der jeweiligen Berichtsjahre enthalten.

3. Wie lauten die Prognosen der Bundesregierung hinsichtlich der benötigten und vorhandenen Lkw-Abstellmöglichkeiten auf Rastanlagen entlang von Bundesautobahnen bis 2030 (bitte nach Jahren und Bundesländern aufschlüsseln)?
4. Wie lauten die Ergebnisse der „Lkw-Stellplatzprognose“, welche nach Angaben der Bundesregierung die BASt im vergangenen Jahr für das Jahr 2030 erarbeitet hat (vgl. die Beschlüsse der Verkehrsministerkonferenz vom 4./5. April 2019 in Saarbrücken, https://www.verkehrsministerkonferenz.de/VMK/DE/termine/sitzungen/19-04-04-05-vmk/19-04-04-05-beschluss.pdf?__blob=publicationFile&v=2)?
5. Wie ist der Stand der Fortschreibung des Netzkonzeptes für Lkw-Parken mit dem Zielhorizont 2030?

Die Fragen 3 bis 5 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Das BMVI arbeitet intensiv an der Fortschreibung der Netzkonzepte. Die Abstimmungen dazu inkl. der Plausibilisierung der Prognosedaten und Festlegung weiterer Projekte werden mit der Autobahn GmbH des Bundes fortgeführt und in 2021 zum Abschluss gebracht.

6. Welcher Anteil der angekündigten Investitionssumme von 100 Mio. Euro für den Ausbau von Rastanlagen im Jahr 2020 ist bereits abgeflossen, und wie viele Lkw-Abstellmöglichkeiten sind dadurch neu entstanden (bitte nach Bundesländern aufschlüsseln)?
7. In welcher Höhe hat der Bund in den vergangenen zehn Jahren den Bau von Lkw-Abstellmöglichkeiten entlang von Bundesautobahnen finanziert, und wie viele Lkw-Abstellmöglichkeiten sind dadurch neu entstanden (bitte nach Jahren und Bundesländern aufschlüsseln)?

Die Fragen 6 und 7 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Nachfolgende Übersicht stellt die Ist-Ausgaben der Bundesfernstraßenmittel für Rastanlagen in den Jahren 2011 bis 2019 sowie die Anzahl der im Zuge der Neu-, Um- und Ausbaumaßnahmen von Rastanlagen neu erstellten Lkw-Stellplätze dar. Die Zahlen zum Jahr 2020 liegen noch nicht vor.

Land	Rastanlagen	2011		2012		2013		2014		2015		2016		2017		2018		2019	
		[Mio.€]	neue Lkw-Stellplätze [Anzahl]	[Mio.€]	neue Lkw-Stellplätze [Anzahl]	[Mio.€]	neue Lkw-Stellplätze [Anzahl]	[Mio.€]	neue Lkw-Stellplätze [Anzahl]	[Mio.€]	neue Lkw-Stellplätze [Anzahl]	[Mio.€]	neue Lkw-Stellplätze [Anzahl]	[Mio.€]	neue Lkw-Stellplätze [Anzahl]	[Mio.€]	neue Lkw-Stellplätze [Anzahl]	[Mio.€]	neue Lkw-Stellplätze [Anzahl]
BW	Rastanlagen	22	297	19	369	9	181	18	229	18	432	12	126	14	136	13	198	7	40
BY	Rastanlagen	40	521	41	536	27	271	36	522	34	407	34	201	27	283	21	89	6	114
BE	Rastanlagen	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
BB	Rastanlagen	9	70	2	16	2	0	0	0	0	0	0	2	0	2	0	3	0	0
HB	Rastanlagen	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
HH	Rastanlagen	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
HE	Rastanlagen	10	125	11	64	17	103	29	185	18	222	6	0	8	0	5	110	19	59
MV	Rastanlagen	2	54	3	18	5	104	1	17	1	106	0	48	0	0	0	0	5	0
NI	Rastanlagen	27	581	21	362	11	46	24	179	12	206	15	66	13	152	15	122	14	121
NW	Rastanlagen	26	606	17	172	17	461	12	97	16	134	21	126	32	273	17	352	18	199
RP	Rastanlagen	11	312	8	74	6	101	4	20	3	0	0	1	10	0	0	0	0	
SL	Rastanlagen	4	73	0	0	0	14	0	14	0	0	0	15	0	0	1	17	0	0
SN	Rastanlagen	2	107	2	0	1	0	1	0	3	38	2	23	1	0	0	0	0	25
ST	Rastanlagen	2	48	1	0	2	63	0	0	0	0	0	0	12	5	95	2	120	
SH	Rastanlagen	1	16	0	12	4	68	6	61	6	79	2	14	0	36	0	71	0	0
TH	Rastanlagen	0	56	0	11	0	17	1	180	1	16	3	33	1	279	6	64	1	0
Summe	Rastanlagen	157	2.866	127	1.634	101	1.429	132	1.504	112	1.640	94	652	100	1.181	84	1.118	75	678

8. Welche Anlagen telematischer Parkverfahren sind derzeit in Betrieb, Bau oder Planung (bitte nach Bundesländern aufschlüsseln)?

Folgende Anlagen telematischer Parkverfahren befinden sich derzeit in Betrieb oder Planung:

in Betrieb:

- Bayern: T+R Jura-West im Zuge der A 3 und T+R Inntal-West im Zuge der A 93
- Hessen: T+R Taunusblick im Zuge der A 5
- Rheinland-Pfalz: T+R Montabaur im Zuge der A 3

in Planung:

- Baden-Württemberg: Tank- und Rastanlage (T+R) Breisgau Ost im Zuge der A 5
- Nordrhein-Westfalen: T+R Siegburg-Ost im Zuge der A 3
- Saarland: T+R Homburg-Süd im Zuge der A 6
- Rheinland-Pfalz: T+R Hunsrück-West im Zuge der A 61

Für rd. 40 weitere Standorte wird derzeit die Möglichkeit des Einsatzes telematischer Parkverfahren durch die Autobahn GmbH des Bundes geprüft.

9. Um wie viel Prozent konnte der bereits vorhandene Lkw-Parkraum auf den in Frage 7 genannten Anlagen bei gleichem Flächenverbrauch gesteigert werden?

Bei Um- und Ausbauplanungen von Rastanlagen können planerische und verkehrsrechtliche Maßnahmen, wie z. B. Mischnutzung Pkw-Lkw, Überplanung vorhandener Grünflächen, telematische Parkverfahren oder Rückwärtsparken zur optimierten Nutzung vorhandenen Lkw-Parkraums beitragen.

Über den Zugewinn des Lkw-Parkraums auf vorhandenen Flächen durch diese Maßnahmen in den letzten 10 Jahren liegen der Bundesregierung keine weiteren eigenen Informationen vor.

10. Wann rechnet das BMVI mit der Fertigstellung des „Konzeptes für ein bundeseinheitliches Lkw-Parkleitsystem (PLS) auf Autobahnen“?

Der theoretische Teil der Konzeptentwicklung ist weitestgehend abgeschlossen. In 2021 soll ergänzend zu dem bereits im Betrieb befindlichen Testfeld auf der A 9 die praktische Erprobung und Evaluation auf einem Testfeld auf der Bundesautobahn (BAB) A45 in Hessen beginnen, das derzeit eingerichtet wird. Abschließende Erkenntnisse aus diesen Testfeldern werden in 2022 erwartet. Die Fertigstellung des Gesamtkonzepts findet anschließend statt.

11. Wann plant das BMVI den flächendeckenden Einsatz von Parkleitsystemen zur Reduzierung des Lkw-Parksuchverkehrs, und inwiefern werden die Ergebnisse des Projektes „mFUND-ITP“ darin einfließen?

Die Ergebnisse bzw. Daten aus den zukünftigen Lkw-Parkleitsystemen (PLS) sollen künftig über den Mobilitätsdatenmarktplatz für Datenplattformen und Anwendungen, wie z. B. das seitens des BMVI geförderte Projekt „mFUND-ITP“ bereitgestellt werden. Erst nach Fertigstellung des „Konzeptes für ein bundeseinheitliches PLS auf Autobahnen“ können Überlegungen zum flächenhaften Einsatz von PLS getroffen werden.

12. Inwiefern hat sich das BMVI mit dem Einsatz von LiDAR-Sensoren auf Rastanlagen zur datenschutzkonformen Feststellung der Belegungssituation befasst?

Ist der Bundesregierung beispielsweise das Konzept auf Basis des Parkplatzmanagementsystems „AreaDetection“ des Unternehmens Gauff Telematics GmbH bekannt, und was spricht aus Sicht der Bundesregierung für oder gegen einen Einsatz dieses oder technisch ähnlicher Systeme?

Teil des „Konzeptes für ein bundeseinheitliches Lkw-Parkleitsystem (PLS) auf Autobahnen“ ist eine flächenhafte Erfassung des Belegungszustands auf Rastanlagen. Dies kann mit bildbasierten Sensoren (z. B. LiDAR-Sensoren) oder aber mit Radarsensoren (System „AreaDetection“) erfolgen. Beide Technologien sind bereits auf BAB-Rastanlagen im Einsatz. Dabei werden datenschutzrechtliche Belange beachtet.

Vorteile einer flächenhaften Erfassung gegenüber einer Erfassung von Fahrzeugen an der Ein- und Ausfahrt von Rastanlagen („Bilanzierungsverfahren“) sind

u. a. einerseits, dass auf eine regelmäßige manuelle Korrektur verzichtet werden kann und differenziertere Aussagen zur Belegungssituation möglich sind.

Die technischen und funktionalen Anforderungen an die Detektionssysteme für den Einsatz auf Bundesfernstraßen wurden durch eine Bund/Länder-Arbeitsgruppe unter Federführung der Bundesanstalt für Straßenwesen erarbeitet und sind Grundlage für die Beschaffung der Systemkomponenten.

13. Wie viel Prozent der vorhandenen Pkw-Stellflächen auf Rastanlagen werden nachts als Lkw-Parkraum freigegeben, und wie viele Lkw-Stellplätze sind dadurch nachts zusätzlich verfügbar (bitte nach Bundesländern aufschlüsseln)?

Hierzu liegen der Bundesregierung keine eigenen Informationen vor.

Über die vor Ort getroffenen Anordnungen der Straßenverkehrsbehörden zur nächtlichen Mischnutzung auf den Rastanlagen liegen dem BMVI keine Angaben vor.

14. Welche Erkenntnisse hat die Bundesregierung bisher aus den seit zehn bzw. fünf Jahren laufenden Pilotanlagen für Parkleitsysteme an der A 9 in Bayern sowie an der A 45 in Hessen gezogen?

Wie ist der Stand der Forschungsvorhaben sowie der Entwicklung des bundeseinheitlichen Systems zur Anzeige der freien Lkw-Parkkapazitäten, und wann ist mit einem flächendeckenden Einsatz der erprobten Systeme zu rechnen?

Auf der A 9 in Bayern wird das sogenannte „Bilanzierungsverfahren“ auf den Rastanlagen eingesetzt, also eine Erfassung der Fahrzeuge bei der Zu- und Abfahrt. Derzeit wird durch die Autobahn GmbH des Bundes eine Wirksamkeitsanalyse durchgeführt. Ergebnisse werden in Kürze erwartet.

In Hessen befindet sich auf der A 45 ein Testfeld bestehend aus vier Rastanlagen im Aufbau. Hier sollen eine flächenhafte Detektion und ein Anzeigekonzept mittels intelligent gesteuerter Schilder zum Einsatz kommen.

Vor einem bundesweiten Einsatz sind die Evaluationen beider Piloten zu bewerten. Im Übrigen wird auf die Antwort zu Frage 10 verwiesen.

15. In welcher Höhe sind die angekündigten Fördergelder für private Investoren zum Bau von Lkw-Abstellmöglichkeiten in Autobahnnähe bisher geflossen, und wie viele Stellplätze wurden mit diesen Fördermitteln bisher gebaut oder befinden sich gerade in Bau oder Planung?

Der Entwurf der Richtlinie zur Förderung privater Investoren zur Schaffung von zusätzlichen Lkw-Stellplätzen in der Nähe von Autobahnanschlussstellen befindet sich derzeit in der Verbändeanhörung.

Vorabfassung - wird durch die lektorierte Version ersetzt.

Vorabfassung - wird durch die lektorierte Version ersetzt.

Vorabfassung - wird durch die lektorierte Version ersetzt.