

Antwort der Bundesregierung

**auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Stephan Kühn (Dresden),
Matthias Gastel, Stefan Gelbhaar, weiterer Abgeordneter und
der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN
– Drucksache 19/10833 –**

Lkw-Parksituation an Bundesautobahnen und Risiken durch Lang-Lkw

Vorbemerkung der Fragesteller

Im Juli 2018 antwortete die Bundesregierung auf eine Kleine Anfrage, dass im April 2018 eine bundesweite Erhebung aller Lkw-Parkstände auf den Rastanlagen erfolgt sei, die – aufgeschlüsselt nach Bundesländern – in den folgenden Monaten aufgewertet werde (vgl. Antwort der Bundesregierung zu Frage 7 auf Bundestagsdrucksache 19/3536). Am 5. April 2019 fasste die Verkehrskonferenz (VMK) der Bundesländer einen einstimmigen Beschluss zur Parksituation von Lkw an Bundesautobahnen. In Ziffer 2 forderten die Verkehrsmi-nister der Länder den Bund auf, die Stellplatzprognose für das Jahr 2030 „zügig fertigzustellen“ (vgl. Beschluss der Verkehrskonferenz vom 5. April 2019).

Unter dem Titel „Auswirkungen von Lang-Lkw auf die Infrastruktur ausreichend untersuchen“ veröffentlichte der Bundesrechnungshof am 10. April 2019 seine Analyse u. a. zu den Risiken des Parkens von Lang-Lkw auf Rastanlagen. Hierzu stellten die Prüfer des Bundesrechnungshofes fest: „Die BASt [Bundesanstalt für Straßenwesen] erkannte im Feldversuch verschiedene Problemfelder für die In-frastruktur sowie die Verkehrssicherheit. Dazu gehörten das Parken auf Rastanlagen, zu kleine Nothaltebuchten und eine erhöhte Brandlast in Tunneln, das Durchfahren von Kreisverkehren, das Befahren von Baustellen und das Überholen auf Landstraßen“ (vgl. Bundesrechnungshof, Bemerkungen – Ergänzungsband Nummer 01 „Auswirkungen von Lang-Lkw auf die Infrastruktur ausreichend untersuchen“, S. 3). Konkret stellte die Bundesanstalt für Straßenwesen in ihrer Analyse der Feldversuche mit Lang-Lkw fest: „Auf Rastanlagen wurden Befahrungen der Schrägparkstände (als reguläre Parkanordnung) durchgeführt. Die Schrägparkstände haben eine maximale Länge von rund 22 m. Lang-Lkw mit einer Länge bis zu 25,25 m passen somit nicht in einen herkömmlichen Parkstand. Außerdem überfahren sie aufgrund ihrer breiten Schleppkurve die benachbarten Parkstände“ (vgl. Bundesanstalt für Straßenwesen, 2016: Feldversuch mit Lang-Lkw, S. 108).

Die Antwort wurde namens der Bundesregierung mit Schreiben des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur vom 2. Juli 2019 übermittelt.

Die Drucksache enthält zusätzlich – in kleinerer Schrifttype – den Fragetext.

1. Wie hat sich die Anzahl an Lkw-Rastplätzen und Lkw-Parkständen an den Bundesautobahnen zwischen 2009 und 2018 entwickelt (bitte nach Bundesländern aufschlüsseln)?

Nachfolgende Übersicht stellt die Entwicklung der neu erstellten Lkw-Stellplätze auf den Rastanlagen in den Jahren 2009 und 2018 dar. Im Übrigen wird auf die Antwort zu Frage 5 und die Verkehrsinvestitionsberichte der jeweiligen Berichtsjahre verwiesen.

Land	neue Lkw- Stellplätze									
	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018
Baden-Württemberg	192	227	297	369	181	229	432	126	136	198
Bayern	507	380	521	536	271	522	407	201	283	89
Berlin	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Brandenburg	224	42	70	16	0	0	0	0	0	0
Bremen	7	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Hamburg	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Hessen	369	436	125	64	103	185	222	0	0	110
Mecklenburg-Vorpommern	0	0	54	18	104	17	106	48	0	0
Niedersachsen	341	664	581	362	46	179	206	66	152	122
Nordrhein-Westfalen	224	376	606	172	461	97	134	126	273	352
Rheinland-Pfalz	16	138	312	74	101	20	0	0	10	0
Saarland	0	49	73	0	14	14	0	15	0	17
Sachsen	26	56	107	0	0	0	38	23	0	0
Sachsen-Anhalt	76	0	48	0	63	0	0	0	12	95
Schleswig-Holstein	0	54	16	12	68	61	79	14	36	71
Thüringen	0	161	56	11	17	180	16	33	279	64
Summe	1.982	2.583	2.866	1.634	1.429	1.504	1.640	652	1.181	1.118

2. Wie hat sich die Anzahl an Lkw-Rastplätzen und Lkw-Parkständen an den Autohöfen in der Umgebung der Bundesfernstraßen zwischen 2009 und 2018 entwickelt (bitte nach Bundesländern sowie Bundesautobahnen und Bundesstraßen aufschlüsseln)?

Über den Zuwachs der Lkw-Parkstände auf den privaten Autohöfen liegen der Bundesregierung keine detaillierten Angaben vor. Die Gesamtanzahl wurde durch die Bestandserhebungen 2008 und 2013 ermittelt. Hier wird auf den Bericht Lkw-Parken auf BAB, Auswertung der bundesweiten Erhebung der Parkstandnachfrage an BAB 2013 (www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Anlage/VerkehrUndMobilitaet/Strasse/lkw-parken-auf-bab-bericht-erhebung.pdf?__blob=publicationFile) und die Infobroschüre Lkw- Parken in einem modernen, bedarfsgerechten Rastanlagensystem (www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Publikationen/StB/lkw-parken-in-einem-modernen-bedarfsgerechten-rastanlagensystem.pdf?__blob=publicationFile) verwiesen. Der Bericht der Bundesanstalt für Straßenwesen (BASt) zur Lkw-Parksituation im Umfeld der BAB 2018 wird derzeit ausgewertet und anschließend veröffentlicht.

3. Wie viele Lkw-Rastplätze und Lkw-Parkstände stehen derzeit (Stand: Juni 2019) an den Bundesautobahnen zur Verfügung (bitte nach Bundesländern aufschlüsseln)?

Auf den Rastanlagen und Grenzzollanlagen des Bundes stehen rund 51 600 Lkw-Stellplätze zur Verfügung.

Im Übrigen wird auf die Antwort zu Frage 2 verwiesen.

4. Wann wird die Bundesregierung die Studie bzw. Untersuchung der Bundesanstalt für Straßenwesen zum Bedarf von Lkw-Rastplätzen bzw. Lkw-Parkständen an den Bundesautobahnen veröffentlichen, die dem Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur seit Anfang Mai 2019 vorliegt?

Wenn die Bundesregierung eine Veröffentlichung der Studie nicht plant, was sind die Gründe hierfür?

Warum hat die Bundesregierung die Studie bisher noch nicht veröffentlicht?

Es wird auf die Antwort zu Frage 2 verwiesen.

5. An wie vielen Lkw-Rastplätzen, Lkw-Parkständen und Lkw-Abstellmöglichkeiten an den Bundesautobahnen stehen den Berufskraftfahrern Toiletten, Duschen und Übernachtungsmöglichkeiten wie Hostels oder Hotels zur Verfügung (bitte nach Anlagen mit Toiletten, Duschen und jeweiligen Übernachtungsmöglichkeiten unterscheiden, jeweils absolute Zahlen und Prozentanteile auflisten und nach Bundesländern differenzieren)?

Nachfolgende Länderübersicht stellt die Serviceeinrichtungen auf den Rastanlagen dar.

Serviceeinrichtung	BE	BW	BY	BB	HB	HE	HH	MV	NI	NW	RP	SL	SN	ST	SH	TH
Rastanlagen nur mit WC	0	76	151	42	4	53	0	37	120	132	43	13	51	54	54	40
Rastanlagen mit Rast-stätten	0	43	64	35	0	49	2	12	43	79	29	5	11	13	15	14
Rastanlagen mit Motels	2	5	10	0	0	7	0	0	7	8	3	0	1	0	2	2

6. Inwiefern teilt die Bundesregierung die Einschätzung der Verkehrsministerkonferenz, dass angesichts der prognostizierten Verkehrsentwicklung im Güterverkehr die auf den Prognosedaten 2025 beruhenden Bedarfe für Lkw-Stellplätze nicht ausreichen werden (vgl. Beschluss der Verkehrsministerkonferenz vom 5. April 2019, Ziffer 2)?
7. Wie hoch schätzt die Bundesregierung den zukünftigen konkreten Bedarf an Lkw-Rastplätzen bzw. Lkw-Parkständen entlang von Bundesautobahnen bis zum Jahr 2025 und bis zum Jahr 2030 ein?

An welchen Magistralen im Autobahnnetz bzw. an welchen Autobahnen mit erhöhtem Güterverkehrsanteil (bitte konkrete Autobahnen benennen) sollen nach den aktuellen Planungen der Bundesregierung bis zu welchen Zeitpunkten wie viele Lkw-Rastplätze und Lkw-Parkstände entstehen (bitte nach Bundesländern aufschlüsseln)?

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

Der zukünftig erforderliche Lkw-Stellplatzbedarf ist aus der prognostizierten Lkw-Stellplatznachfrage für das Jahr 2030 und den vorhandenen regulären Lkw-Parkmöglichkeiten abzuleiten. Die BAST erarbeitet hierzu derzeit eine Lkw-Stellplatzprognose mit Zielhorizont 2030.

Den Rahmen für zusätzliche Lkw-Stellplätze auf den Rastanlagen der Bundesautobahnen bildet das Netzkonzept Lkw-Parken mit Zielhorizont 2030, welches in Abstimmung mit den Straßenbauverwaltungen der Länder auf Basis der Prognoseergebnisse fortgeschrieben wird.

8. Welche Mittel für den Aus- und Neubau von Lkw-Rastplätzen, Lkw-Parkständen und Lkw-Abstellmöglichkeiten an den Bundesautobahnen plant die Bundesregierung für die Jahre 2020 bis 2025 konkret ein?
9. Inwiefern wird die Bundesregierung den Neu- und Ausbaus von Lkw-Rastplätzen und Lkw-Parkständen so vornehmen, dass für Berufskraftfahrer eine verbesserte Infrastruktur zum Einhalten der Ruhezeiten gewährleistet wird?

Welche konkreten Maßnahmen wird die Bundesregierung hierzu beim Neu- und Ausbau von Lkw-Rastplätzen ergreifen, wie viele Mittel plant sie hierfür in den Jahren 2020 bis 2025 ein, und aus welchem Haushaltstitel sollen die jeweiligen Maßnahmen finanziert werden?

Im Entwurf der neuen Finanzplanung bis zum Jahr 2023 sind im Kapitel 1201, Titel 741 34 „Bau von Rastanlagen an Bundesautobahnen“ nachfolgende Mittel eingeplant (in Mio. Euro):

2020	2021	2022	2023
100	100	100	100

10. Welche konkreten Erfahrungen in Bezug auf Benutzerakzeptanz und Effizienz hat die Bundesregierung bisher in den Pilotprojekten (insbesondere auf der Rastanlage Jura West an der A 3 und an der Rastanlage an der A 9) und in anderen Projekten sowie aufgrund internationaler Erfahrungen zur Erhöhung der Parkplatzkapazität mittels telematischer Einrichtungen bzw. mittels intelligenter Verkehrssysteme (z. B. telematisch gesteuertes Kompaktparken und telematisch gesteuertes Lkw-Kolonnenparken) gemacht?

Durch den Einsatz von telematisch gestützten Parkverfahren auf Rastanlagen (Kolonnen- und Kompaktparken) können Kapazitätserhöhungen durch eine effektivere Flächennutzung erzielt werden. Mit Hilfe der technischen Ausstattung können im Idealfall anstatt zwei Lkw drei hintereinander auf der gleichen Länge parken, was einer Kapazitätserhöhung von 50 Prozent entspricht. Beide Systeme haben ihre Praxistauglichkeit und Funktionstauglichkeit unter Beweis gestellt. Erfahrungsgemäß werden die telematisch gesteuerten Parkverfahren von den Berufskraftfahrern nach einer Anlauf-Phase gut angenommen.

11. Inwiefern plant die Bundesregierung vor dem Hintergrund dieser Erkenntnisse eine Ausweitung des Einsatzes entsprechender telematischer Systeme auf Lkw-Rastplätzen, Lkw-Parkständen und Lkw-Abstellmöglichkeiten?
12. Aus welchem Grund verzichtet die Bundesregierung, obwohl verkehrstelematische Systeme zum effizienten Lkw-Parken in Deutschland bereits seit 2005 im Einsatz sind und die Bundesanstalt für Straßenwesen im Jahr 2014 einen umfassenden Bericht zur Verbesserung der Auslastung und Erhöhung der Kapazität von Rastanlagen an Bundesautobahnen durch Telematiksysteme vorgelegt hat (BAST-Bericht V 241, www.bast.de/BASSt_2017/DE/Publikationen/Berichte/unterreihe-v/2014-2013/v241.html) darauf, diese System in größerem Umfang entlang der Lkw-Rastplätze, Lkw-Parkstände und Lkw-Abstellmöglichkeiten des Bundesfernstraßennetzes einzusetzen?

Die Fragen 11 und 12 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Die Planung und der Bau von Rastanlagen obliegt den Ländern im Rahmen der Auftragsverwaltung. Sie stimmen diese Maßnahmen mit dem BMVI ab.

Erste Anlagen telematischer Parkverfahren sind bereits auf der A 93 (Rastanlage Inntal-West), A 3 (Rastanlage Jura-West) und A 61 (Rastanlage Montabaur) in Betrieb. Weitere Projekte befinden sich in Hessen auf der A 5, Saarland auf der A 6, Baden- Württemberg auf der A 5 und Nordrhein- Westfalen auf der A 3 in Planung bzw. Bauvorbereitung und werden sukzessive ab Mitte 2019 in Bau gehen.

13. Mit welcher Gesamtsumme hat das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur Forschungsprojekte, Projekte und Feldversuche zum Einsatz verkehrstelematischer Systeme zum effizienten Lkw-Parken seit 2005 gefördert, und welche Einzelprojekte wurden über welchen Zeitraum mit jeweils welchen Summen gefördert?

Pilotanlagen des Bundes und Forschungsvorhaben der BAST wurden vollständig durch den Bund finanziert.

14. Inwiefern haben das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur und oder andere Bundesministerien die Potenziale der Digitalisierung für die Steigerung der Effizienz des Lkw-Parkens entlang des Bundesfernstraßennetzes seit 2009 – unabhängig von der Begleitung bestehender Feldversuche – systematisch wissenschaftlich untersuchen lassen, und welche Ergebnisse erzielten die beauftragten Studien und Untersuchungen (bitte einzeln jeweils die Studien mit Auftraggeber, Untersuchungsauftrag, Untersuchungszeitraum, Abschluss der Untersuchungen, Vorlage der Abschlussberichte und wesentliche Erkenntnisse auflisten)?

Die BASt hat folgende wissenschaftliche Studien durchgeführt:

- Rastanlagen an BAB – Verbesserung der Auslastung und Erhöhung der Kapazität durch Telematiksysteme <https://bast.opus.hbz-nrw.de/opus45-bast/frontdoor/deliver/index/docId/785/file/V241b.pdf>.
- Wirtschaftlichkeitsbewertung besonderer Parkverfahren zur Lkw-Parkkapazitätserhöhung an BAB https://bast.opus.hbz-nrw.de/opus45-bast/frontdoor/deliver/index/docId/1849/file/V294_barrierefreies_Internet_PDF.pdf.
- Telematisch gesteuertes Kompaktparken für das Lkw-Parkraummanagement auf Rastanlagen an BAB – Anforderungen und Praxiserprobung https://bast.opus.hbz-nrw.de/opus45-bast/frontdoor/deliver/index/docId/2152/file/V315_barrierefr+Internet+PDF.pdf.
- Verlagerungspotential der Lkw-Parkraumnachfrage auf BAB (Prioritätszonen) (noch nicht veröffentlicht).

15. Welche konkreten Schlussfolgerungen hat die Bundesregierung aus dem 2014 vorgelegten Bericht der Bundesanstalt für Straßenwesen (BASt-Bericht V 241, www.bast.de/BASt_2017/DE/Publikationen/Berichte/unterreihe-v/2014-2013/v241.html) für den Nutzen verkehrstelematischer Systeme zum effizienten Lkw-Parken in Deutschland gezogen, und inwiefern hat sie ihre Planungen des Lkw-Parkplatzbedarfs infolge der Studienergebnisse angepasst?

Die Einsatzmöglichkeiten telematischer Parkverfahren werden im Rahmen der Fortschreibung des Netzkonzeptes durch die Auftragsverwaltungen der Länder geprüft.

16. Wie viele Lkw-Rastplätze, Lkw-Parkstände und Lkw-Abstellmöglichkeiten an den Bundesautobahnen lassen sich nach den Erkenntnissen der Bundesregierung mittels verkehrstelematischen Systemen zum effizienten Lkw-Parken (z. B. Kompaktparken oder Kolonnenparken) in welchem Umfang erweitern (bitte die konkrete Anzahl an zusätzlichen Lkw-Parkplätzen bzw. die Anzahl der Einheiten benennen)?
22. Welche Tank- und Rastanlagen entlang von Bundesautobahnen, die seit 2009 errichtet wurden, sind so ausgebaut worden, dass Kompakt- und/oder Kolonnenparken auf Lkw-Parkständen möglich ist (bitte mit Jahr und konkreter Ortsangabe sowie Zuordnung zu einem Autobahnabschnitt auflisten)?

Die Fragen 16 und 22 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Die Planung und der Bau von Rastanlagen obliegen den Ländern im Rahmen der Auftragsverwaltung.

Im Übrigen wird auf die Antwort zu Frage 15 verwiesen.

17. Inwiefern hat die Bundesregierung seit 2009 die Möglichkeiten zur Mischnutzung von Pkw-Parkständen – vornehmlich für die Abend- und Nachtstunden – für Lkw-Parken entlang des Bundesfernstraßennetzes systematisch wissenschaftlich untersuchen lassen (bitte einzeln jeweils die Studien mit Auftraggeber, Untersuchungsauftrag, Untersuchungszeitraum, Abschluss der Untersuchungen und Vorlage der Abschlussberichte auflisten)?

Welche Erkenntnisse hat die Bundesregierung durch entsprechende Untersuchungen gewonnen?

Inwiefern hat die Bundesregierung die entsprechenden Erkenntnisse in ihre Planung zum weiteren Lkw-Parkplatzbedarf einfließen lassen?

20. Inwiefern hat die Bundesregierung seit 2009 die Potenziale des Parkplatz-Sharing bzw. virtueller Lkw-Park-Marktplätze für die effizientere Nutzung von Lkw-Parkständen untersuchen lassen (bitte einzeln jeweils die Studien mit Auftraggeber, Untersuchungsauftrag, Untersuchungszeitraum, Abschluss der Untersuchungen und Vorlage der Abschlussberichte auflisten)?

Die sog. Mischnutzung kann unter planerischer Beachtung der Sicherheit des Verkehrs auf den Rastanlagen einen Beitrag zur Steigerung des Lkw-Stellplatzkapazität in den Nachtstunden leisten und ist als moderner Planungsansatz in dem Regelwerk „Empfehlungen für Rastanlagen an Straßen“ verankert. Das BMVI hat zudem mit Allgemeinem Rundschreiben ARS Juli 2019 den Einsatz der Mischnutzung auf unbewirtschafteten Rastanlagen in den Nachtstunden eingeführt.

Im Übrigen wird auf die Antwort zu Frage 19 verwiesen.

18. Wie viele der Lkw-Rastplätze, Lkw-Parkstände und Lkw-Abstellmöglichkeiten entlang der Bundesautobahnen in Deutschland sind derzeit an ein digitales Parkraumnetz angeschlossen (bitte nach Bundesländern differenziert darstellen)?

Es wird auf die diesbezüglichen Informationen auf der Plattform Mobilitäts Daten Marktplatz verwiesen (MDM – <https://service.mdm-portal.de/mdm-portal-application/>). Dynamische Belegungsdaten von Lkw-Parkplätzen können auf den Webseiten der Auftragsverwaltungen Bayern (<http://bayerninfo.de/parken>), Baden-Württemberg (www.svz-bw.de/verkehrslage.html), Hessen (<https://verkehrsservice.hessen.de/>) und Rheinland Pfalz (<http://verkehr.rlp.de/?lang=10&menu1=40&menu2=&menu3>) eingesehen werden.

19. Inwiefern plant die Bundesregierung ein digitales Parkraumnetz, das die Lkw-Rastplätze, Lkw-Parkstände und Lkw-Abstellmöglichkeiten entlang der bewirtschafteten Rastanlagen an Bundesautobahnen in Deutschland umfasst, welchen Planungsstand hat dieses digitale Parkraumnetz, und welche Kosten plant die Bundesregierung hierfür in den Jahren 2020 bis 2025 ein?

Wenn die Bundesregierung ein solches digitales Parkraumnetz nicht plant, was sind die Gründe hierfür?

Welche Erkenntnisse hat die Bundesregierung durch entsprechende Untersuchungen gewonnen?

Inwiefern hat die Bundesregierung die entsprechenden Erkenntnisse in ihre Planung zum weiteren Lkw-Parkplatzbedarf einfließen lassen?

Die BASt erstellt derzeit ein „Konzept für ein bundeseinheitliches Lkw-Parkleitsystem (PLS) auf BAB“. In diesem Zusammenhang werden u. a. Vorgaben und Kriterien zur räumlichen Festlegung der auszustattenden Rastanlagen erarbeitet.

21. Inwiefern lässt die Bundesregierung neue Tank- und Rastanlagen entlang von Bundesautobahnen so ausbauen, dass die Detektion des Parkraumes als auch intelligentes Parken ermöglicht wird?

Für den Einsatz einer Detektion des Parkraums ist ein Ausbau von Rastanlagen nicht erforderlich.

23. Wie viele Lkw-Rastplätze, Lkw-Parkstände, Lkw-Abstellmöglichkeiten und Autohöfe entlang der Bundesautobahnen in Deutschland erfüllen die Mindestsicherheitsstandards des SETPOS (Secure European Truck Park Operational Services, 2007)?

Inwiefern plant die Bundesregierung weitere Lkw-Rastplätze, Lkw-Parkstände, Lkw-Abstellmöglichkeiten entlang der Bundesautobahnen in Deutschland so auszubauen, dass sie die Mindestsicherheitsstandards des SETPOS erfüllen, und welche Mittel plant sie hierfür in den Jahren 2020 bis 2025 ein?

Auf den Rastanlagen des Bundes wird ein Mindestmaß an Kriminalitätssicherheit durch die Beleuchtung der gesamten Rastanlage gewährleistet, sobald mehr als 30 Lkw-Parkstände vorhanden sind. Über die Ausstattung und Planung privat betriebener Autohöfe liegen der Bundesregierung keine eigenen Informationen vor.

24. Wie hoch schätzt die Bundesregierung den gegenwärtigen Parkbedarf von Lang-Lkw auf Lkw-Rastplätzen, Lkw-Parkständen und Lkw-Abstellmöglichkeiten an den Bundesautobahnen ein, und wie wird sich nach Prognosen der Bundesregierung der spezifische Parkplatzbedarf von Lang-Lkw auf Lkw-Rastplätzen und Lkw-Abstellmöglichkeiten an den Bundesautobahnen in den Jahren 2020 bis 2025 entwickeln?

Worauf basieren die Einschätzungen der Bundesregierung jeweils?

25. Welche Lkw-Rastplätze, Lkw-Parkstände und Lkw-Abstellmöglichkeiten an den Bundesautobahnen müssen in welchem konkreten Umfang baulich oder in sonstiger Form (Freigabe von GST-Parkständen, Ummarkierung an Zwischeninseln und Trenninseln, Nutzung von Trenninseln im Einfahrbereich oder temporäre Freigabe von Pkw-Parkständen) angepasst werden, sodass sie ohne Beeinträchtigungen der Verkehrssicherheit auch bei einer steigenden Anzahl an Lang-Lkw (Länge von bis zu 25,25 Meter) genutzt bzw. befahren werden können, und welche Kosten entstehen jeweils und insgesamt für die Anpassungen (bitte detailliert aufschlüsseln)?
30. Welche Risiken und konkreten Gefahren für die Verkehrssicherheit gehen nach Kenntnis der Bundesregierung von Lang-Lkw mit einer Länge von 25,25 Metern auf Parkplätzen und Rastanlagen an Bundesautobahnen aus, und welche konkreten Maßnahmen plant die Bundesregierung, um diese Risiken und Gefahren zu reduzieren bzw. abzuwenden?

Die Fragen 24, 27 und 30 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Es wird auf den Abschlussbericht der BAST zum Feldversuch Lang-Lkw verwiesen: www.bast.de/BAST_2017/DE/Verkehrstechnik/Fachthemen/v1-lang-lkw/v-lang-lkw-abschluss.pdf?__blob=publicationFile&v=3.

25. Inwiefern hat die Bundesregierung den spezifischen Parkplatzbedarf von Lang-Lkw auf Lkw-Rastplätzen, Lkw-Parkständen und Lkw-Abstellmöglichkeiten an den Bundesautobahnen in ihren Prognosen für den Gesamtbedarf an Lkw-Rastplätzen, Lkw-Parkständen und Lkw-Abstellmöglichkeiten entlang des Bundesautobahnnetzes bis zum Jahr 2030 berücksichtigt?

Wenn die Bundesregierung den Bedarf in ihrer Prognose für das Jahr 2030 nicht berücksichtigt hat, aus welchem Grund hat sie darauf verzichtet?

Es wird auf die Antworten zu den Fragen 6, 7 und 24, 27 und 30 verwiesen.

26. Welche Lkw-Rastplätze, Lkw-Parkstände und Lkw-Abstellmöglichkeiten an den Bundesautobahnen sind auch bei einer steigenden Anzahl an Lang-Lkw (Länge von bis zu 25,25 Meter) ohne bauliche oder sonstige Anpassungen (wie beispielsweise die Freigabe von GST-Parkständen, der Ummarkierung an Zwischeninseln und Trenninseln sowie der temporären Freigabe von Pkw-Parkständen) geeignet (bitte konkrete Rastplätze und Abstellmöglichkeiten auflisten)?

Die vorliegenden fahrgeometrischen Parameter auf allen Rastanlagen lassen ein Befahren von Lang-Lkw zu.

28. Teilt die Bundesregierung die Einschätzung der Autoren des Abschlussberichtes der Bundesanstalt für Straßenwesen zu den Feldversuchen mit Lang-Lkw, dass „ein einfaches Ummarkieren der zur Verfügung stehenden Parkflächen [...] mit einem Parkkapazitätsverlust verbunden [wäre], selbst wenn der Einsatz von Lang-Lkw theoretisch zu eingesparten Fahrten führt“ (vgl. Bundesanstalt für Straßenwesen, 2016: Feldversuch mit Lang-Lkw, S. 147)?

Wenn ja, warum, und wenn nein, warum nicht?

Durch Ummarkierung von drei üblichen Schrägparkständen kann ein Parkstand für Lang-Lkw entstehen. Da die Schrägparkstände heute nicht durch einen Lkw, sondern aufgrund der Flottenzusammensetzung mit zwei oder drei Lkw beparkt werden, ist damit ein Parkkapazitätsverlust für normale Lkw verbunden.

29. Inwiefern reichen nach Ansicht der Bundesregierung Ummarkierungen zur Verfügung stehender Parkflächen für Lkw nicht aus, um die Lkw-Rastplätze, Lkw-Parkstände und Lkw-Abstellmöglichkeiten an den Bundesautobahnen für den sicheren Einsatz von Lang-Lkw anzupassen?

31. Plant die Bundesregierung, die Parkstände für Großraum- und Schwertransporte an Lkw-Rastplätzen, Lkw-Parkständen und Lkw-Abstellmöglichkeiten an den Bundesautobahnen für das Parken von Lang-Lkw freizugeben?

Wenn ja, warum, in welchem Umfang, und welche Folgen erwartet die Bundesregierung für eine solche Änderung, und wenn nein, warum nicht?

Die Fragen 29 und 31 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Die Bundesregierung geht davon aus, dass mit der Freigabe der Längs- und Großraumstreifen der Parkbedarf für Lang-Lkw gedeckt werden kann.

32. Plant die Bundesregierung, den von ihr identifizierten Bedarf an zusätzlichen Lkw-Stellplätzen auch durch die Errichtung von Rastanlagen an Autobahnanschlussstellen zu decken?

Wenn ja, wie viele Rastanlagen an Autobahnanschlussstellen sollen bis zu welchen Zeitpunkten an welchen Standorten errichtet werden, und welche Mittel sind hierfür zwischen 2020 und 2025 eingeplant?

Wenn ja, mit welchen konkreten Folgen dieser Maßnahme rechnet die Bundesregierung für die an die Autobahnen angrenzenden Städte und Gemeinden, für die Umwelt, die Lärmentwicklung und die Belastung der Straßen von und zu den Autobahnanschlussstellen?

Wenn nein, warum nicht?

33. Plant die Bundesregierung ein Förderprogramm zur Erweiterung der Lkw-Stellplätze auf Autohöfen?

Wenn ja, wann soll ein entsprechendes Förderprogramm starten, welchen finanziellen Umfang soll es haben, aus welchem Haushaltstitel soll es finanziert werden, und wie viele Lkw-Stellplätze auf Autohöfen sollen mit dem Programm bis zu welchen Zeitpunkten gefördert bzw. gebaut werden?

34. Plant die Bundesregierung, im Zuge dessen bei der Realisierung ergänzender bedarfsabhängiger zusätzlicher Lkw-Parkkapazitäten auch private Investoren einzubinden?

Wenn ja, aus welchen Gründen, in welcher Form, und in welchem Umfang?

Wenn ja, mit welchen konkreten Folgen dieser Maßnahme rechnet die Bundesregierung für die an die Autobahnen angrenzenden Städte und Gemeinden, für die Umwelt, die Lärmentwicklung und die Belastung der Straßen von und zu den Autohöfen?

Wenn nein, warum nicht?

Die Fragen 32 bis 34 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Die Bundesregierung wird gemeinsam mit den Auftragsverwaltungen der Länder geeignete Projekte im Rahmen der Fortschreibung des Netzkonzepts auf den Bundesautobahnen zur Verbesserung des Lkw-Stellplatzbedarfs festlegen. Zusätzlich wird geprüft, ob Parkraummodelle abseits von Autobahnen ergänzend zur Anwendung kommen können.

