

Kleine Anfrage

der Abgeordneten Stephan Kühn (Dresden), Matthias Gastel, Stefan Gelbhaar, Oliver Krischer, Daniela Wagner und der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN

Lkw-Parksituation an Bundesautobahnen und Risiken durch Lang-Lkw

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 auf Frage 7 in Bundestagsdrucksache 19/3536). Am 5. April 2019 fasste die Verkehrsministerkonferenz (VMK) der Bundesländer einen einstimmigen Beschluss zur Parksituation von Lkw an Bundesautobahnen. In Ziffer zwei forderten die Verkehrsminister der Länder den Bund auf die Stellplatzprognose für das Jahr 2030 „zügig fertigzustellen“ (vgl. Beschluss der Verkehrsministerkonferenz 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 Infrastruktur 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 auf Grund ihrer breiten Schleppkurve die benachbarten Parkstände“ (vgl. Bundesanstalt für Straßenwesen, 2016: Feldversuch mit Lang-Lkw, S. 108).

Vor diesem Hintergrund fragen wir die Bundesregierung:

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

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

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 unterscheiden nach Anlagen mit Toiletten, Duschen und jeweiligen Übernachtungsmöglichkeiten, jeweils absolute Zahlen und Prozentanteile auflisten und nach Bundesländern differenzieren)?
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)?

8. Welche Mittel für den Aus- und Neubau von Lkw-Rastplätze, und Lkw-Parkstände 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?

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?
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/BASt_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?
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?
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)?
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-Parkplatzbedarf infolge der Studienergebnisse angepasst?
16. Wie viele Lkw-Rastplätzen, Lkw-Parkständen und Lkw-Abstellmöglichkeiten an den Bundesautobahnen lassen sich nach den Erkenntnissen der Bundesregierung mittels verkehrstelematischen Systeme 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)?
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?
18. Wie viele der Lkw-Rastplätzen, Lkw-Parkständen und Lkw-Abstellmöglichkeiten entlang der Bundesautobahnen in Deutschland sind derzeit an ein digitales Parkraumnetz angeschlossen (bitte nach Bundesländern differenziert darstellen)?

19. Inwiefern plant die Bundesregierung ein digitales Parkraumnetz, das die Lkw-Rastplätzen, Lkw-Parkständen 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?

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)?

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?

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

22. Welche Tank- 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)?

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 die die Mindestsicherheitsstandards des SETPOS erfüllen und welche Mittel plant sie hierfür in den Jahren 2020 bis 2025 ein?

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-Rastplätze und Lkw-Abstellmöglichkeiten an den Bundesautobahnen in den Jahren 2020 bis 2025 entwickeln?

Worauf basieren die Einschätzungen der Bundesregierung jeweils?

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?

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)?
27. Welche Lkw-Rastplätze, Lkw-Parkstände und Lkw-Abstellmöglichkeiten an den Bundesautobahnen müssen in welchem konkreten Umfang baulich oder 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)?
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, wenn nein, warum nicht?
29. Inwiefern reichen nach Ansicht der Bundesregierung Ummarkierungen zur Verfügung stehenden 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?
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?
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, wenn nein, warum nicht?
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?

Berlin, den 4. Juni 2019

Katrin Göring-Eckardt, Dr. Anton Hofreiter und Fraktion

Vorabfassung - wird durch die lektorierte Version ersetzt.

