

## Unterrichtung

Der Präsident  
des Niedersächsischen Landtages  
– Landtagsverwaltung –

Hannover, den 12.05.2010

### **Mehr Lkw-Parkplätze an Niedersachsens Autobahnen schaffen**

**Beschluss** des Landtages vom 29.10.2009 - Drs. 16/1812

Nach wie vor fehlen an Bundesautobahnen Abstellplätze für Lastkraftwagen. Daraus ergibt sich ein erheblicher Suchverkehr dieser Fahrzeugführer, die nachts an unübersichtlichen Stellen an Straßen außerhalb von Ortschaften oder in Gewerbe-, Industrie- und Wohngebieten ihre Fahrzeuge abstellen müssen. Sie stellen ein erhebliches Sicherheitsrisiko dar. Dennoch nimmt die Zahl der abgestellten Lastkraftwagen kontinuierlich zu. Das Problem des „wilden Parkens“ außerhalb der an Bundesautobahnen für Lkw vorgesehenen Stellplätze resultiert daraus, dass an vielen Streckenabschnitten aufgrund der Zunahme des Güterverkehrs auf der Straße die Kapazität der vorhandenen Parkplätze nicht mehr ausreicht. So kommt eine Erhebung des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (BMVBS) aus dem Jahr 2008 zu dem Ergebnis, dass bundesweit etwa 14 000 Lkw-Parkstände auf und an den Bundesautobahnen benötigt werden. Allein in Niedersachsen fehlen 1 370 Stellplätze.

Der Mangel an Parkplätzen führt nicht nur zu Verkehrsbehinderungen aufgrund unsachgemäß abgestellter Lastkraftwagen. Die schlechte hygienische Situation außerhalb von Autobahnraststätten, die über Sanitäranlagen, Speiseangebot und Aufenthaltsräumen für Trucker verfügen, sowie die Angst, auf unbeleuchteten Parkplätzen Kriminellen zum Opfer zu fallen, belasten die Fahrer zusätzlich. Die Folgen sind Übermüdung und eine erhebliche nervliche Anspannung derjenigen, die täglich hinter dem Lkw-Steuer sitzen müssen. Zudem führt die vergebliche Suche nach freiem Parkraum zur Überschreitung der gesetzlich vorgeschriebenen Lenkzeiten. Unter dem von ortsfremden Lkw verursachten Parkplatzausweichverkehr haben vielerorts besonders Gewerbegebiete zu leiden. Hierbei kommt erschwerend hinzu, dass oftmals bei der Planung von Gewerbegebieten nicht berücksichtigt wird, genügend Parkraum für Lkw nebst den erforderlichen Hygiene-Einrichtungen zu schaffen.

Für die Durchführung der Planung und des Baus von Autobahnen sind gemäß Artikel 90 des Grundgesetzes die Bundesländer im Auftrag des Bundes zuständig. Die Finanzierung solcher Maßnahmen ist Aufgabe des Bundes. Das BMVBS hat sich inzwischen u. a. auf Drängen Niedersachsens des Problems der fehlenden Lkw-Stellplätze bundesweit angenommen und ein „Ausbauprogramm zur Verbesserung des Parkflächenangebots auf Rastanlagen der Bundesautobahn“ aufgelegt. Dies ist grundsätzlich zu begrüßen. Die darin begründeten Möglichkeiten reichen aber bei weitem nicht aus, um eine spürbare Entspannung der Parkplatzsituation in Niedersachsen zu erreichen. Das Land Niedersachsen kann über den Bundesrat für eine verbesserte Maßnahmenförderung eintreten und im Rahmen seiner Möglichkeiten für die Realisierung von Parkplatzkapazitäten sorgen. Um den aus dem mangelnden Parkraum an Bundesautobahnen resultierenden Belastungen für Lkw-Fahrer, für Verkehrsteilnehmer und für die vom „wildem Parken“ betroffenen Anwohner möglichst rasch und nachhaltig zu begegnen, sind dafür seitens des BMVBS u. a. beschleunigte Abstimmungs- und Genehmigungsprozesse erforderlich. Darüber hinaus sollte sich der Bund nicht allein auf das Angebot der Tank und Rast beschränken, sondern weitergehende private Aktivitäten zur Schaffung von Lkw-Stellplätzen unterstützen.

Vor diesem Hintergrund bittet der Landtag die Landesregierung,

1. gegenüber dem Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (BMVBS) darauf hinzuwirken, dass die Abstimmungs- und Genehmigungsprozesse bei der Schaffung von Lkw-Parkplätzen an Bundesautobahnen weiter beschleunigt werden.
2. gegenüber dem BMVBS ferner darauf hinzuwirken, dass weitergehende private Aktivitäten zur Schaffung von Lkw-Stellplätzen unterstützt und geeignete PPP-Modelle definiert werden, um einen starken Impuls für gemeinsame Projekte auszulösen.
3. an die in der Nähe von Bundesautobahnen gelegenen Kommunen zu appellieren, die Lösung der Lkw-Stellplatzproblematik als gemeinsames Projekt zu verstehen und den beschleunigten Bau von Parkplätzen an den Autobahnen aktiv zu unterstützen.
4. die Kommunen dafür zu gewinnen, in neu geplanten Gewerbegebieten für Lkw ausreichend Parkplätze nebst den erforderlichen Hygiene-Einrichtungen bereitzustellen.
5. zu prüfen, in welchem Umfang die Nutzung und Ausnutzung der Parkplätze durch innovative Informations- und Managementkonzepte verbessert werden kann, sowie Erfahrungen anderer Bundesländer und eigener Modellprojekte auszuwerten und dem Landtag zu berichten.
6. zu prüfen, ob im Rahmen der bestehenden Wirtschaftsförderprogramme private Aktivitäten zur Schaffung von Lkw-Parkplätzen (Ansiedlung von Autohöfen, PPP-Modelle etc.) im Einzelfall unterstützt werden können.

**Antwort** der Landesregierung vom 11.05.2010

Bereits lange bevor das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (BMVBS) aktiv wurde, hatte Niedersachsen den Bedarf an zusätzlichen Lkw-Stellplätzen dort immer wieder angemahnt. Eine bundesweite Zählung wurde im März 2008 durchgeführt. Als erkennbar war, dass die Ergebnisse erst Ende des Jahres veröffentlicht würden, initiierte Niedersachsen zunächst für die A 2, später auch für die A 1, A 7 und A 27 kurzfristig eigene Untersuchungen. Damit wurde die Möglichkeit eröffnet, mit dem BMVBS in einen qualifizierten Dialog über die heute und zukünftig fehlenden Lkw-Parkstände zu treten und den Planungsprozess zu beschleunigen.

Als Ist-Bestand in Niedersachsen wurden 5 000 Lkw-Parkstände auf Rastanlagen und weitere 2 600 auf Autohöfen gezählt. Der Fehlbestand wurde 2008 mit 2 600 Lkw-Parkständen ermittelt, der sich im Jahr 2015 auf 3 200 und im Jahr 2025 auf 4 200 erhöhen würde. Dies unterstreicht den großen Handlungsbedarf.

Die Parkplatznot ist inzwischen bundesweit ein wichtiges Thema. Neben den Logistikverbänden und dem ADAC setzt sich u. a. auch die Gewerkschaft ver.di für die Verbesserung der Arbeitsbedingungen der Lkw-Fahrer ein. Zur Einhaltung der gesetzlich vorgeschriebenen Lenk- und Ruhezeiten und damit auch zur Erhöhung der Verkehrssicherheit hat das BMVBS in der Zwischenzeit erkannt, dass das Parkangebot dringend zu erweitern und auch dem zukünftigen Bedarf anzupassen ist.

Niedersachsen hat die Schaffung von Lkw-Parkständen zu einem Arbeitsschwerpunkt erklärt. Dabei wurde schnell klar, dass zusätzliche Parkstände nur vorrangig durch die Erweiterung vorhandener und den Bau neuer Rastanlagen geschaffen werden können. Bereits Ende 2009 konnten so die ersten 341 neuen Lkw-Parkstände angeboten werden, im Jahr 2015 sollen es 3 200 sein.

Niedersachsen wird darauf hinwirken, dass eine intensivere Zusammenarbeit und Abstimmung der Verkehrs- und Raumplanung auf Bundes-, Länder- und kommunaler Ebene zu einer nachhaltigen Optimierung der Strukturen des ruhenden Verkehrs beiträgt.

Zu den einzelnen Punkten der Landtagsentschließung wird wie folgt Stellung genommen:

Zu 1:

Das BMVBS hat am 2. März 2009 eine befristete Verfahrensbeschleunigung für den Neu- und Ausbau von Rastanlagen auf den Autobahnen eingeführt. Damit entfällt ein vergleichsweise umständliches Genehmigungsverfahren beim BMVBS für kleinere Maßnahmen bis zu einer Grenze von 1,0 Mio. Euro. Größere und individuelle Lösungen benötigen nach wie vor seine Zustimmung. Niedersachsen wird dem BMVBS vorschlagen, das Beschleunigungsverfahren mit deutlich höheren Vorlagegrenzen über den 31. Dezember 2010 hinaus zur Regel zu erklären.

Zu 2:

Das BMVBS hat auf die Forderungen Niedersachsens reagiert und im März 2010 bei der „Gemeinsamen Konferenz der Verkehrs- und Straßenbauabteilungsleiter der Länder“ erstmals sein Rechtsgutachten zur „Nutzung zusätzlicher Flächen an und neben den Bundesautobahnen zur Schaffung zusätzlicher Lkw-Parkkapazitäten, auch unter Einbeziehung Privater“ vorgestellt. Bisher liegen allerdings noch nicht alle Details zu den drei Modellen vor. Das Gutachten selbst ist ebenfalls noch nicht zur Verfügung gestellt worden.

Das BMVBS vertritt weiterhin die Auffassung, dass der Neubau und die Erweiterung vorhandener Rastanlagen „auf der Autobahn“ aufgrund der rechtlichen Vorgaben des Bundesfernstraßengesetzes und der bei der Privatisierung des Nebenbetriebssystems 1998 abgeschlossenen Verträge mit der Autobahn Tank und Rast GmbH Vorrang vor der Einbindung privatwirtschaftlicher Alternativen haben. Lediglich bei der Versorgung der Verkehrsteilnehmer auf großen, bislang unbewirtschafteten Rastanlagen hat das BMVBS eine Chance für ein privatwirtschaftliches Engagement eröffnet. Die anderen privatwirtschaftlichen Modelle greifen erst, wenn das BMVBS zweifelsfrei festgestellt hat, dass eine Versorgungslücke temporär oder dauerhaft verbleibt. Ob diese Modelle in Niedersachsen sinnvoll angewendet werden können, ist unter Berücksichtigung der niedersächsischen Belange noch zu prüfen. Die Schaffung eines rechtlichen Rahmens für weitergehende Aktivitäten zur Einbindung Privater bei der Bereitstellung von Lkw-Stellplätzen wird darüber hinaus mit dem BMVBS noch intensiv zu diskutieren sein.

Zu 3:

Ohne die Mitwirkung der Kommunen lassen sich neue Lkw-Parkkapazitäten nur schwer realisieren. Die Kommunen kennen die Problematik der fehlenden Lkw-Stellplätze und sind teilweise auch durch Ausweichverkehre in kommunale Gewerbe- und Wohngebiete direkt betroffen. Erweiterungen in der Nähe von Wohnbebauung sind trotz der angebotenen Verbesserungen beim Lärmschutz problematisch. Die Niedersächsische Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr (NLStBV) bindet die Kommunen bei jeder Planung frühzeitig ein.

In Gesprächen mit Kommunen und Schreiben thematisiert die Hausspitze des MW regelmäßig die Parkraumsituation und bittet hier um breite Unterstützung.

Zu 4:

Die NLStBV hat im Auftrag des MW Ende 2008 die Landkreise für die Problematik des Lkw-Parkens neben der Autobahn sensibilisiert und die Kommunen gebeten, geeignete Flächen für eine (gegebenenfalls auch nur temporäre) Nutzung als Lkw-Parkplatz zu benennen. Die Resonanz war allerdings unbefriedigend. Die NLStBV ist weiterhin bemüht, die Kommunen im Sinne eines gemeinsamen Handelns für eine konstruktive Mitwirkung bei der Lösung der LKW-Parkplatzproblematik zu gewinnen.

Eine zusätzliche Möglichkeit ist die Steuerung der räumlichen Lage großflächiger Standorte für Lkw-Stellplätze durch entsprechende Vorrangfestlegungen in den Regionalen Raumordnungsprogrammen. Im Entwurf des Landes-Raumordnungsprogramms, der im Sommer ins Beteiligungsverfahren gegeben werden soll, werden die Träger der Regionalplanung aufgefordert, geeignete raumverträgliche Standorte als Vorranggebiete auszuweisen. Damit soll die Nachhaltigkeit und Akzeptanz für diese Standortplanungen erhöht und zu einer Beschleunigung der Planungen beigetragen werden.

Zu 5:

Telematisch gesteuertes Parken ist ein wichtiger Baustein des Parkraummanagements - allerdings gibt es bundesweit noch kein funktionsfähiges System. Derzeit werden in acht Bundesländern unterschiedliche Erfassungssysteme für die Parkstandsbelegung und die Anzeige der freien Kapazitäten entwickelt. In der Praxis werden zwei unterschiedliche Verfahren getestet. Zum einen kann die Belegung direkt auf dem Parkplatz durch Magnetdetektoren, Induktionsschleifen oder Videoauswertung kontrolliert werden, zum anderen wird über die Berechnung der Ein- und Ausfahrtvorgänge auf der Rastanlage mittels Induktionsschleifen oder radargesteuerter Umrisserkennung mit Kennzeichenzuordnung auf die Anzahl der parkenden Lkws rückgeschlossen. Ein einsatzfähiges oder gar marktreifes System, mit dem ein Lkw sicher als Lkw erkannt werden kann, ist bis heute nicht verfügbar.

Eine Anzeige der freien Kapazitäten entlang der Autobahn ist entwickelt und wird derzeit im Rahmen der Pilotversuche getestet. Eine Anzeige und Lenkung im Sinne eines Parkraummanagements macht aber nur Sinn, wenn der Parkplatzsuchende auch auf freie Kapazitäten geführt werden kann. Insofern müssen zunächst ausreichende Lkw-Parkstände „auf den Autobahnen“ geschaffen werden, um dann, unter Berücksichtigung der Kapazitäten der privaten Autohofbetreiber, ein Parkraummanagement zu entwickeln.

Das BMVBS hat weitere telematische Pilotversuche zulasten des Bundes abgelehnt. Niedersachsen ist jedoch Mitglied im Betreuerkreis der bundesweiten Pilotversuche und somit stets über neueste Erkenntnisse informiert. Zum jetzigen Zeitpunkt ist ein eigener, aus Landesmitteln zu finanzierender telematischer Versuch aus wirtschaftlichen und personellen Gründen nicht zielführend. Da die Erkennung der Parkstandsbelegung bislang nicht sicher gelöst ist, stellt auch das sogenannte Kolonnenparken aus Rheinland-Pfalz lediglich ein unausgereiftes Modell dar, das dort nur unter Einsatz von Personal im Sinne eines Parkplatzwächters funktioniert.

Niedersachsen wird die Zeit bis zur Einsatzreife der in der Entwicklung befindlichen technischen Systeme für eine Expertise nutzen, die bereits konkrete Varianten zum Einsatz der Telematik auf öffentlichen Rastanlagen und privaten Anlagen darstellen soll.

Zu 6:

Derzeit ist eine Förderung privater Aktivitäten zur Schaffung zusätzlicher Stellplätze in den bestehenden Wirtschaftsförderprogrammen nicht vorgesehen. Auch das Rechtsgutachten des BMVBS liefert keine neuen Ansätze zur Förderung von Einzelfällen.