



Bundesministerium
für Verkehr, Bau
und Stadtentwicklung

Lkw-Parken in einem modernen, bedarfsgerechten Rastanlagensystem



Verkehr Mobilität Bauen Wohnen Stadt Land Verkehr Mobilität Bauen
Wohnen Stadt Land www.bmvbs.de Verkehr Mobilität Bauen Wohnen
Stadt Land Verkehr Mobilität Bauen Wohnen Stadt Land Verkehr Mobilität

VORWORT

Wer länger auf einer Autobahn unterwegs ist, braucht Pausen zur Erholung und Verpflegung. Bund und Länder sorgen deshalb gemeinsam dafür, dass auf den Rastanlagen der Autobahnen entsprechende Parkflächen zur Verfügung stehen. Dennoch zeigt sich, dass es gerade auf wichtigen Hauptverkehrsachsen an Lkw-Stellplätzen mangelt. Es ist offensichtlich, dass der Ausbau der Rastanlagen nicht überall mit dem enormen Anstieg des Güterverkehrsaufkommens Schritt halten konnte.

Der Mangel an Lkw-Parkplätzen lässt sich besonders dann erleben, wenn man unter der Woche spätabends eine Rastanlage an einer der großen Autobahnen anfährt. Teilweise parken die Lkw-Fahrer, die die vorgeschriebenen Lenk- und Ruhezeiten einhalten müssen, aber keinen geeigneten Parkplatz finden, dort bis auf den Ausfahrstreifen. Das kann nicht nur andere Verkehrsteilnehmer behindern, sondern auch sicherheitsgefährdend sein.

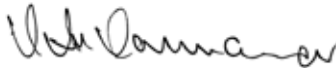
Die Bundesregierung will das bestehende Lkw-Parkstanddefizit auf unseren Autobahnen schnellstmöglich verringern. Erste Erfolge gibt es bereits: Das Ziel, bis Ende 2012 insgesamt 11.000 neue Lkw-Parkplätze zu schaffen, haben wir im vergangenen Jahr zur Hälfte erreicht. Allein im ersten Halbjahr 2011 sind noch einmal 1.200 Stellflächen hinzugekommen. Dabei richten wir die Anzahl der neuen Lkw-Parkstände auf Rastanlagen nicht nach allgemeinen Planzahlen aus, wie es früher einmal der Fall war, sondern ganz konkret nach dem Bedarf auf dem jeweiligen Streckenabschnitt. Der Bund hat seit 2008 rund eine Viertel Milliarde Euro für den Neu-, Um und Ausbau der Rastanlagen zur Verfügung gestellt. Mein besonderer Dank gilt den für Planung und Bau zuständigen Län-



Dr. Peter Ramsauer MdB
Bundesminister für
Verkehr, Bau und
Stadtentwicklung

dern, denen es innerhalb vergleichsweise kurzer Zeit gelungen ist, das notwendige Baurecht für die Maßnahmen zu erlangen.

In dieser Broschüre wollen wir auch neue und kreative Maßnahmen zur Verbesserung der Parkplatzsituation aufzeigen. Wir wollen zum Beispiel durch Parkraumbewirtschaftung erreichen, dass bestehende Flächen effizienter genutzt werden. Zudem sollen dort, wo es notwendig ist, in Autobahnnähe neue Lkw-Parkflächen geschaffen werden. So sorgen wir für mehr Park- und Ruhezeiten für die Profis der Straße und für mehr Verkehrssicherheit – auf und entlang unserer Autobahnen.

A handwritten signature in black ink, appearing to read 'Peter Ramsauer', written in a cursive style.

Dr. Peter Ramsauer MdB

INHALT

I. DAS KAPAZITÄTSPROBLEM	5
II. LÖSUNGSANSATZ I: BAU UND AUSBAU VERSTÄRKEN	7
1. Paradigmenwechsel: Bedarfsgerecht und modern bauen	7
2. Zeitliche Schritte 2008, 2012, 2015: Bereits Erreichtes und weitere Planung	9
3. Neu-, Um- und Ausbau auf den Rastanlagen der Bundesautobahnen	12
4. Technische Aufwertung großer unbewirtschafteter Rastanlagen	12
III. LÖSUNGSANSATZ II: NEUE, KREATIVE WEGE	14
1. Nächtliche Nutzung von Pkw-Parkflächen durch Lkw	14
2. Bestehende Plätze besser ausnutzen: Parkraumbewirtschaftung durch Telematik	15
3. Neue Wege: Schaffung von Lkw-Parkflächen neben den BAB	19
IV. EXKURS: ROLLE DER AUTOHÖFE	22
V. AUSBLICK: ANPASSUNG DES LKW-PARKRAUMBEDARFS AN DEN PROGNOSTIZIERTEN GÜTERVERKEHRSZUWACHS BIS 2025	23
ANHANG	27

I. Das Kapazitätsproblem

Abends und nachts ist die Situation am schwierigsten: Lkw-Fahrer suchen Parkraum, um die im Interesse der Verkehrssicherheit gesetzlich vorgeschriebenen Lenkzeitunterbrechungen und Ruhepausen einzuhalten. Doch viele Rastanlagen der Autobahnen, aber auch Autohöfe und anliegende Gewerbegebiete entlang der Autobahnen sind überlastet. Die Engpässe treten insbesondere von Montag bis Donnerstag auf.



Viele Rastanlagen sind durch den gewachsenen Verkehr überlastet.

Im März 2008 wurde die Lkw-Parksituation entlang der Bundesautobahnen (BAB) im Auftrag des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (BMVBS) bundesweit untersucht. Die Erhebung ergab, dass rund 46.400 Lkw-Parkstände vorhanden waren, davon rund 28.500 auf den Rastanlagen der BAB und rund 17.900 auf den privaten Autohöfen in der Nähe von Anschlussstellen der BAB.

Anzahl Lkw-Parkstände	Stand Erhebung März 2008
Rastanlagen	28.500
Autohöfe	17.900
Summe	46.400

Die Untersuchung zeigte aber auch, dass zum Erhebungszeitpunkt bundesweit weitere rund 14.000 Lkw-Parkstände fehlten und darüber hinaus bis zum Prognosehorizont 2015 nochmals 7.000.

Sechs Bundesländer sind am stärksten betroffen: Baden-Württemberg, Bayern, Hessen, Niedersachsen, Nordrhein-Westfalen und Rheinland-Pfalz.

II. Lösungsansatz I: Bau und Ausbau verstärken

Um das bestehende Kapazitätsproblem zu lösen, hat das BMVBS gehandelt. Es hat veranlasst, dass konkrete Baumaßnahmen zügig geplant und realisiert werden.

1. Paradigmenwechsel: Bedarfsgerecht und modern bauen

Rastanlagen leisten einen wichtigen Beitrag zur Verkehrssicherheit, denn sie dienen der Erholung und Versorgung aller Verkehrsteilnehmer, die auf den deutschen Autobahnen unterwegs sind.

Für die Lkw-Fahrer kommt hinzu, dass sie auf den Rastanlagen Parkflächen finden sollen, um im Interesse der Verkehrssicherheit die gesetzlich vorgeschriebenen Lenkzeitunterbrechungen und Ruhezeiten einhalten zu können.

Zur Verbesserung der Lkw-Parksituation erfolgte im Jahr 2008 auf der Grundlage der Erhebungsergebnisse ein Paradigmenwechsel bei der Planung von Neu-, Um- und Ausbaumaßnahmen von Rastanlagen: Zwar sind Rastanlagen aus Gründen der Verkehrssicherheit im Interesse aller Verkehrsteilnehmer nach wie vor in regelmäßigen Abständen entlang von Bundesautobahnen vorzusehen. Die besonderen Interessen der Lkw-Fahrer legten aber ein Umdenken im Hinblick auf die Dimensionierung neuer Lkw-Parkflächen nahe. Deshalb gehen wir nicht mehr standortspezifisch vor, sondern betrachten die Belastung ganzer BAB-



Schon gewusst?

In Deutschland gibt es entlang der rund 12.800 Autobahn-Kilometer 431 bewirtschaftete Rastanlagen mit Tankstellen, Raststätten sowie Motels und rund 1.550 unbewirtschaftete Rastanlagen (ggf. mit WC-Gebäude), Stand: Dezember 2010.

Schon gewusst?

Technische Regelwerke wie z.B. die „Empfehlungen für Rastanlagen an Straßen“ können beim Verlag der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen e.V. gegen Entgelt bezogen werden, siehe www.fgsv-verlag.de.

Hinweisschilder auf Rastanlagen zeigen den Weg zu den Parkflächen.

Streckenabschnitte. Die Anzahl der jeweils auf einem Rastanlagenstandort vorzusehenden neuen Lkw-Parkstände richtet sich somit nicht nach strikten Planzahlen für eine einzelne Rastanlage, sondern nach dem Parkbedarf auf dem jeweiligen Streckenabschnitt der Autobahn.

Dieser bedarfsgerechte Ansatz ist in den aktuellen „Empfehlungen für Rastanlagen an Straßen“ verankert, die die Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen e.V. im März 2011 veröffentlicht und die das BMVBS eingeführt hat. Bei der Erstellung haben Vertreter des Bundes, der Länder, von Planungsbüros, der Wissenschaft und von Unternehmen mitgewirkt.



Die „Empfehlungen für Rastanlagen an Straßen“ beinhalten moderne Planungsstandards, die einerseits die Verkehrsabläufe auf den Rastanlagen noch sicherer machen und andererseits die Aufenthaltsqualität für alle Verkehrsteilnehmer weiter verbessern sollen. Die Empfehlungen berücksichtigen insbesondere den erhöhten Lkw-Parkbedarf. Sie sind

die Grundlage für eine bedarfsgerechte und moderne Planung von Rastanlagen, für die die Länder in der Bundesauftragsverwaltung der Bundesfernstraßen verantwortlich sind.

Erst tanken, dann rasten:
Modern gestaltete Rastanlagen Dresdner Tor auf der BAB A 4.



2. Zeitliche Schritte 2008, 2012, 2015: Bereits Erreichtes und weitere Planung

2008 bis 2010

Seit 2008 haben wir schon viel erreicht. Von 2008 bis 2010 konnten mehr als 5.500 neue Lkw-Parkstände auf den Rastanlagen der Bundesautobahnen realisiert werden. Beachtlich ist auch, dass es den Ländern innerhalb vergleichsweise kurzer Zeit gelungen ist, das notwendige Bau-recht für die Maßnahmen zu erlangen.

Beispielhaft zu nennen ist hier die BAB A 2 in Niedersachsen. Für diesen Streckenabschnitt machte die Erhebung der Lkw-Parksituation im März 2008 deutlich, dass dort in den Abend- und Nachtstunden rund 1.000 zusätzliche Lkw-

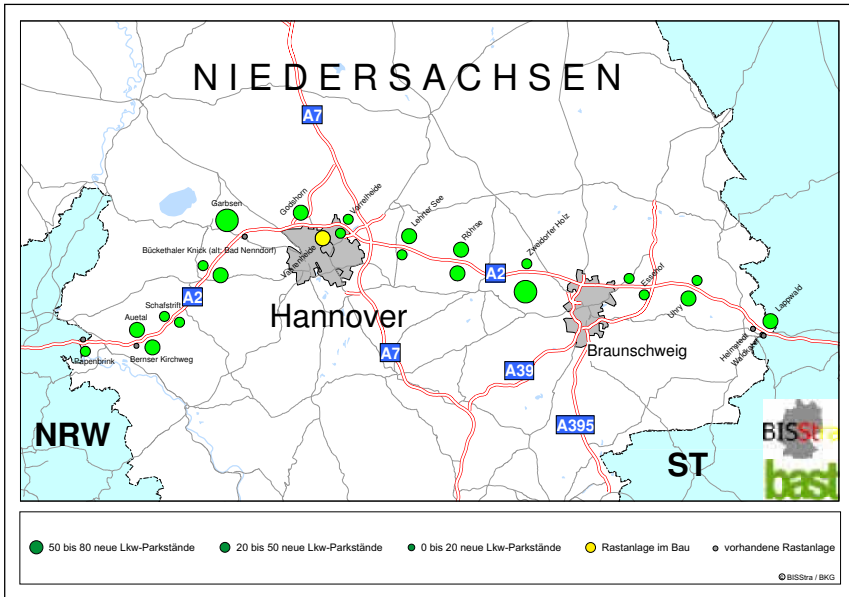
Schon gewusst?

Als Bestandteil der Bundesautobahnen sind die Rastanlagen Gegenstand der sogenannten Bundesauftragsverwaltung der Bundesfernstraßen. Das heißt: Die Behörden der einzelnen Länder führen im Auftrag des Bundes die Planung, den Bau und den Betrieb der Bundesfernstraßen durch.

Parkstände benötigt wurden. Hier konnte der Bund gemeinsam mit dem Land Niedersachsen innerhalb kurzer Zeit für eine Verbesserung der Lkw-Parksituation sorgen: das Land plante und baute, der Bund stellte die notwendigen Haushaltsmittel für Bau, Betrieb und Unterhaltung bereit.

Rastanlagen auf der BAB A 2 in Niedersachsen:
Gebaute bzw. im Bau befindliche Lkw-Parkstände 2008 bis 2011 (Stand 06/2011).

Die fertig gestellten bzw. im Bau befindlichen Maßnahmen auf der BAB A 2 in Niedersachsen zeigt folgender Kartenausschnitt:



(Größeres Format siehe Anhang)

2011 bis 2012

In 2011 und 2012 sollen weitere 5.500 neue Lkw-Parkstände entstehen; davon wurden bis zur Jahresmitte 2011 bereits rund 1.200 realisiert. Wir sind auf einem guten Weg, die im Akti-

onsplan Güterverkehr und Logistik festgelegte Vorgabe, 11.000 Lkw-Parkstände bis Ende 2012 neu zu schaffen, termingerecht umzusetzen.

2013 bis 2015

Im Interesse der Verkehrssicherheit und zur Verbesserung der Arbeitsbedingungen der Lkw-Fahrer soll es auf dem erfolgreichen Weg weiter gehen. Für den Zeitraum von 2013 bis 2015 besteht das Ziel, weitere 10.000 Lkw-Parkstände neu zu bauen. Voraussetzungen zum Erreichen dieses Ziels sind vorhandenes Baurecht und ausreichende finanzielle Handlungsspielräume. In einer Karte (► Seiten 16/17) kann aber schon heute visualisiert werden, auf welchen Streckenabschnitten der Autobahnen diese weiteren 10.000 Lkw-Parkstände bis 2015 entstehen sollen.

Moderne gut gegliederte Rastanlage mit Umfahrungen, Gehwegen und Erholungsbereichen.



Schon gewusst?

Der Bund weist den Ländern die Haushaltsmittel für den Bau der Verkehrsflächen einer Rastanlage zu. Von diesen Mitteln werden nicht nur Lkw-Parkstände gebaut, sondern beispielsweise auch Pkw- und Bus-Parkflächen und Fahrgassen.



Rastanlage Dammer Berge auf der BAB A 1 während des Ausbaus.

3. Neu-, Um- und Ausbau auf den Rastanlagen der Bundesautobahnen

Kern der Aktivitäten von Bund und Ländern zur Verbesserung der Lkw-Parksituation ist die Beschleunigung der Planungen bzw. laufenden Maßnahmen für den Neu-, Um- und Ausbau von Rastanlagen der Bundesautobahnen.

Der Bund stellt den Ländern notwendige Haushaltsmittel für Bau, Betrieb und Unterhaltung der Vorhaben bereit. In den vergangenen Jahren wurden die Haushaltsmittel erheblich aufgestockt. Von 2008 bis 2010 stellte der Bund

den Ländern hierfür insgesamt rund 240 Millionen Euro zur Verfügung. Im Haushalt 2011 sind 150 Millionen Euro vorgesehen und in der Finanzplanung von 2012 bis 2014 nochmals 330 Millionen Euro.

Ein tabellarischer Überblick mit Beispielen von Neu-, Um- und Ausbaumaßnahmen auf Rastanlagen, die seit 2008 abgeschlossen wurden, findet sich im Anhang.

4. Technische Aufwertung großer unbewirtschafteter Rastanlagen

Zur Deckung des streckenbezogenen Lkw-Parkbedarfes auf den Autobahnen wird auch das Potential der unbewirtschafteten Rastanlagen

ausgeschöpft, auf denen sich keine Raststätten oder Tankstellen befinden, aber im Regelfall ein WC-Gebäude.



Eine moderne WC-Anlage eines unbewirtschafteten Rastplatzes: Gut beleuchtet, mit direktem Zugang zu den Toilettenanlagen.

Auch auf diesen Rastanlagen soll die Anzahl der Lkw-Parkstände deutlich erhöht werden können, wenn ein entsprechender Bedarf besteht. Heute werden die unbewirtschafteten Rastanlagen daher erheblich größer konzipiert als in der Vergangenheit. Dies verdeutlicht ein Blick in die Vergangenheit: Das mittlerweile aufgehobene technische Planungsregelwerk aus dem Jahr 1981 sah noch maximal 12 Lkw-Parkstände für unbewirtschaftete Rastanlagen mit WC-Gebäude vor, und zwar unabhängig vom jeweiligen streckenbezogenen Lkw-Parkbedarf.

Wird heute eine unbewirtschaftete Rastanlage mit mindestens 30 Lkw-Parkständen gebaut, ist mit der Baumaßnahme eine technische Aufwertung der Ausstattung der Anlagen verbunden. Dort sollen im Interesse der Verkehrsteilnehmer Beleuchtung, Lärmschutz - soweit möglich - und sanitäre Anlagen verbessert bzw. nachgerüstet werden.

III. Lösungsansatz II: Neue, kreative Wege

Schon gewusst?

Auf jeweils ca. 7 Pkw-Schrägparkständen kann ein Lkw-Längsparkstand zur nächtlichen Mischnutzung geschaffen werden.

Mit diesen Hinweiszeichen wird die nächtliche Nutzung von Pkw-Parkplätzen für Lkw angezeigt.



Neben dem Neu-, Um- und Ausbau von Rastanlagen der Bundesautobahnen, geht das BMVBS aber auch neue und kreative Wege, um das bestehende Kapazitätsproblem zu lösen.

1. Nächtliche Nutzung von Pkw-Parkflächen durch Lkw

In der Nacht sollen auf geeigneten Flächen Pkw-Parkflächen auch durch Lkw genutzt werden. Diese sogenannte Mischnutzung ist ein moderner Planungsansatz, der auch in den „Empfehlungen für Rastanlagen an Straßen“ vom März 2011 verankert ist. Dadurch können zügig zusätzliche Lkw-Parkstände in den Abend- und Nachtstunden entstehen, und zwar ohne aufwändige bauliche Maßnahmen. So kann das häufig kritisierte „Wilde Parken“ von Lkw auf geeigneten Standorten sinnvoll in geordnete Bahnen gelenkt werden.

Bei den Planungen für den Neu-, Um- oder Ausbau von Rastanlagen wird daher in jedem Einzelfall geprüft, ob bei einer hohen streckenbezogenen Lkw-Parknachfrage auf den Rastanlagen ein Teil des Pkw-Parkbereichs so gestaltet werden kann, dass in den Abend- und Nachtstunden auch die Nutzung durch Lkw möglich ist. Voraussetzung für die Mischnutzung ist, dass die Sicherheit des Verkehrs auf der Rastanlage nicht beeinträchtigt wird. So müssen die Pkw-Parkflächen baulich für eine Nutzung durch Lkw geeignet sein und die Verkehrsfüh-

zung auf der jeweiligen Rastanlage muss so gestaltet sein, dass die Pkw-Parkflächen von den Lkw insbesondere mit Hilfe ausreichender Kurvenradien auch erreicht werden können.

Es ist außerdem sicherzustellen, dass ausreichende Parkmöglichkeiten für die Pkw-Fahrer verbleiben. In der Praxis wird die Mischnutzung häufig auf unbewirtschafteten Rastanlagen vorgesehen, da diese nachts in der Regel fast ausschließlich von Berufskraftfahrern angesteuert werden.

Ist die Mischnutzung vorgesehen, wird darauf geachtet, dass die Pkw-Parkstände für Mobilitätsbehinderte durch Zwischeninseln so geschützt werden, dass sie nicht von Lkw überparkt werden können.

2. Bestehende Plätze besser ausnutzen: Parkraumbewirtschaftung durch Telematik

Gerade auch mit Hilfe von Parkraumbewirtschaftung können die zur Verfügung stehenden Lkw-Parkflächen effektiver genutzt werden. Telematische Systeme helfen dabei.

Bund und Länder testen derzeit in Pilotvorhaben verschiedene Detektionsverfahren für die Anzeige freier Lkw-Parkstände und besondere Parkverfahren. Die Pilotphase soll bis Mitte 2012 abgeschlossen sein.

Die Pilotvorhaben werden wissenschaftlich durch die Bundesanstalt für Straßenwesen begleitet. Empfehlungen für eine Technologie-

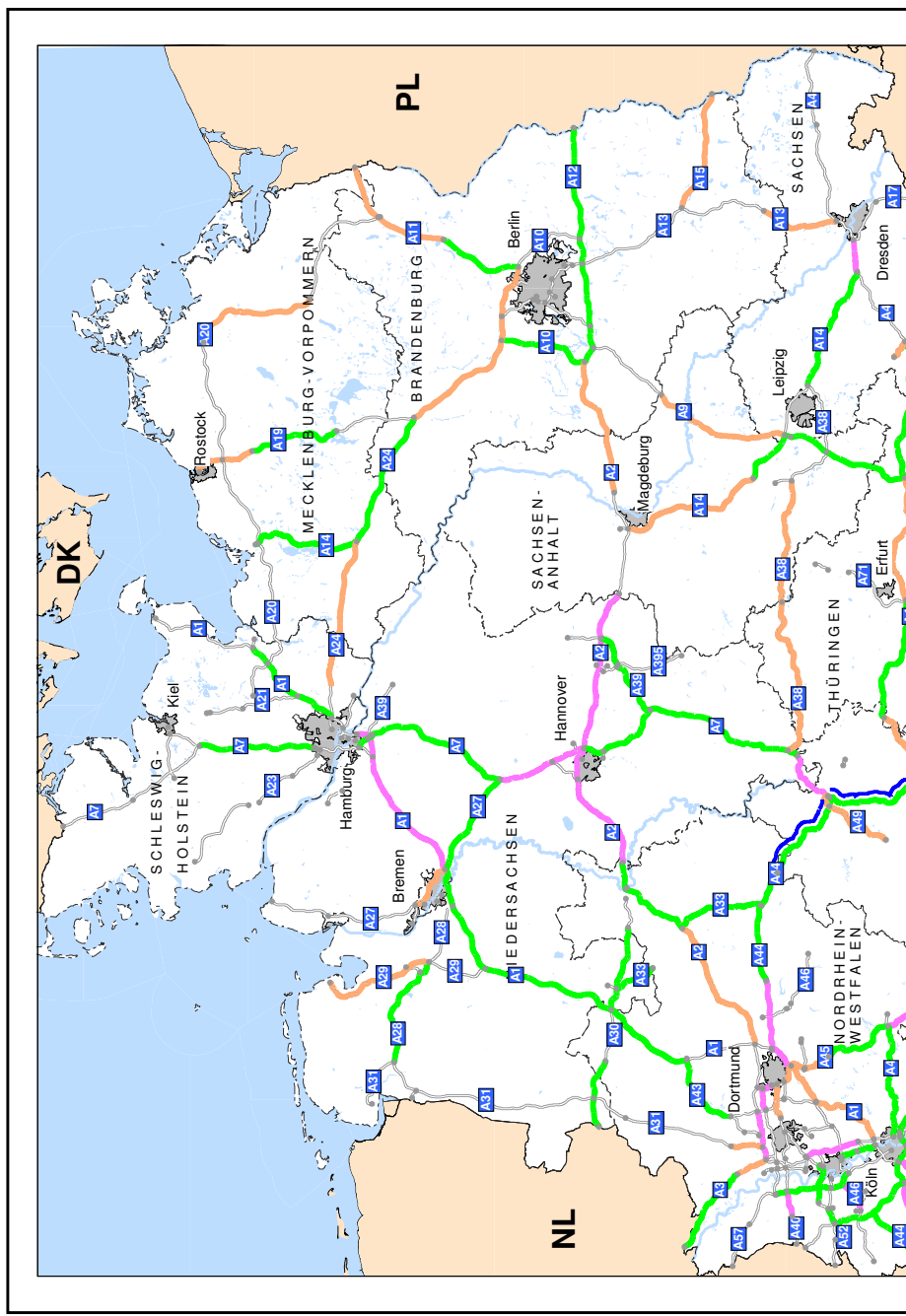
Schon gewusst?

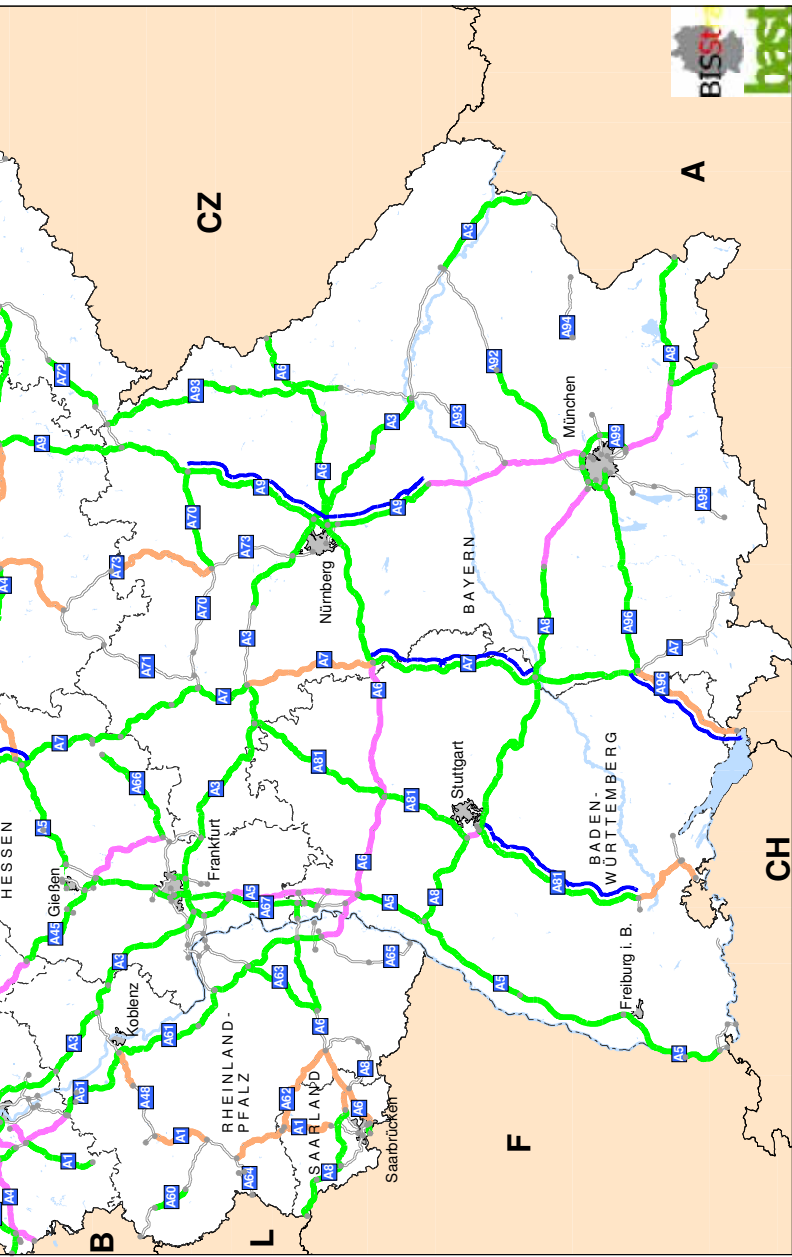
Technische Zählverfahren helfen bei der Anzeige freier Parkstände. Dieses Vorgehen ist auch aus Pkw-Parkhäusern bekannt.

Boden- und Seitendetektoren zur Erfassung der Lkw.



**Neue Lkw-Parkstände auf Rastanlagen der BAB bis 2015:
seit 2008 gebaute und bis 2015 geplante Lkw-Parkstände
auf Rastanlagen pro 20 km**





● Abschnittsgrenze

■ > 0 und < 20

■ ≥ 20 und < 100

■ Pilotabschnitt für Lkw-Parkflächen neben der BAB

Schon gewusst ?

Der „Mobilitäts Daten Marktplatz“ ist Teil der Innovationsinitiative der Bundesregierung, wird vom BMVBS gefördert und von der Bundesanstalt für Straßenwesen betreut. Er soll die Geschäftsprozesse seiner Nutzer unterstützen und den effektiven Datenaustausch erleichtern, siehe www.mdm-portal.de.

In der Pilotphase für einzelne Rastanlagen üblich: Anzeige freier Lkw-Parkstände.

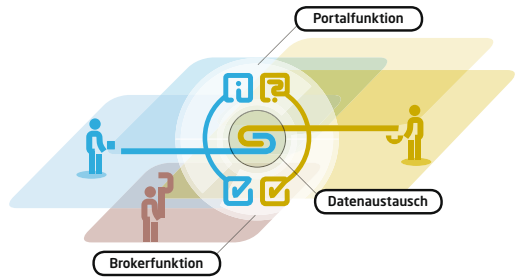
auswahl und ein Katalog mit den technisch und wirtschaftlich geeigneten Maßnahmen für die verschiedenen Einsatzfälle sollen noch in 2012 vorliegen.

Erste Versuche zeigten, dass die genaue und zuverlässige Detektion einzelner Lkw noch nicht zuverlässig gelingt. In der laufenden Pilotphase werden daher Erfahrungen hinsichtlich der Akzeptanz, Wirksamkeit und Wirtschaftlichkeit der telematischen Systeme gesammelt.

Mittelfristiges Ziel ist es, stark betroffene Autobahnabschnitte mit telematischen Systemen auszurüsten und die so gewonnenen Daten für die Nutzung im Internet und in Navigationsgeräten zur Verfügung zu stellen. Die Lkw-Fahrer sollen somit künftig die Information über die Belegung der Lkw-Parkflächen nicht über Hinweisschilder erhalten, sondern direkt ins Fahrerhaus.



Wir wollen die Daten, die durch die Lkw-Parkraumbewirtschaftung gewonnen werden, in den „Mobilitäts Daten Marktplatz“ einspeisen, um die Informationen über geeignete Schnittstellen auch externen Datenabnehmern anbieten zu können.



Funktionen des MDM.

Der effektiven Flächennutzung können besondere Parkverfahren dienen, bei denen Lkw nach ihren Abfahrtszeiten sortiert und hintereinander in Reihen über die bisherige Fahrgasse hinweg geparkt werden.

Beim sogenannten „Kolonnenparken“ dient ein Terminal zur aktiven Sortierung der Lkw und Vorgabe des Parkstands. Das Parkverfahren ist patentrechtlich geschützt. Seine Eignung für unsere Autobahnen wird im Rahmen eines Pilotvorhabens derzeit getestet.

Zudem werden weitere Ideen für besondere Parkverfahren entwickelt, zum Beispiel von der Bundesanstalt für Straßenwesen.

Schon gewusst?

Auf der Rastanlage Montabaur (BAB A 3) wird ein erstes Pilotvorhaben zum Kolonnenparken erprobt, das dank personeller Betreuung vor Ort funktioniert.

3. Neue Wege: Schaffung von Lkw-Parkflächen neben den BAB

Positive Effekte für die bedarfsgerechte Schaffung zusätzlicher Lkw-Parkkapazitäten werden auch durch die Einbindung privater Investoren erwartet.

Grundsätzlich ist der Lkw-Parkbedarf vorrangig durch konventionelle Baumaßnahmen auf den Rastanlagen der Autobahnen zu decken. Für

die Bedarfsermittlung werden die Autobahnen in Streckenabschnitte unterteilt. Für jeden Streckenabschnitt ist dann gesondert zu untersuchen, welche Neu-, Um- und Ausbaumaßnahmen auf Rastanlagen notwendig sind.

Die neuartigen Ansätze kommen erst dann ins Spiel, wenn der Lkw-Parkbedarf auf einem Streckenabschnitt nachweislich nicht durch konventionelle Baumaßnahmen auf Rastanlagen befriedigt werden kann. Dann soll der Bedarf – vergleichbar mit einer „Überlauffunktion“ – ergänzend auf geeigneten Flächen neben den Autobahnen gedeckt werden können. Also auf Flächen, die in der Nähe der Autobahn liegen und für die Lkw-Fahrer schnell erreichbar sind, wenn sie die Autobahn über eine Anschlussstelle verlassen.

Ist ein entsprechender Streckenabschnitt identifiziert, müssen dort für die Nutzung als Lkw-Parkflächen geeignete Grundstücke gefunden

Reine Lkw-Parkflächen.



werden. Diese Flächensuche soll - ebenso wie die spätere Realisierung der zusätzlichen Lkw-Parkstände neben den Autobahnen - einem Dritten, beispielsweise einem privaten Investor, übertragen werden. Dieser soll nach Ausschreibung vertraglich verpflichtet werden, für eine bestimmte Zeitdauer zusätzliche Lkw-Parkstände in der Bedarfsregion entlang eines konkreten



Autobahn-Streckenabschnitts von 50 bis 60 Kilometer zu schaffen. Die Straßenbauverwaltung beschränkt sich auf die Vorgabe von Quantität, Qualität sowie Lage der Parkflächen. Sie sucht also nicht selbst geeignete Flächen neben den Autobahnen.

Ziel: Vernetzte intelligente Verkehrssysteme als Hilfe beim Fahren und Parken.

In einer Pilotphase sollen für diesen neuen Ansatz zunächst Erfahrungen gewonnen werden.

Vor der Einleitung von Vergabeverfahren ist von der Straßenbauverwaltung die Machbarkeit der Realisierung zu untersuchen. Neben Wirtschaftlichkeitsfragen wird für diese Machbarkeitsuntersuchung auch für jedes einzelne Vorhaben das Potential von Flächen neben den Autobahnen abzuschätzen sein.

Bis 2015 sollen erste Pilotvorhaben realisiert werden.

Die für die Pilotphase in Betracht kommenden Streckenabschnitte der Autobahnen ergeben sich aus der Karte auf den Seiten 16/17.

Schon gewusst?

Das Bundesfernstraßengesetz regelt in § 1 Absatz 4, welche Bestandteile eine Bundesautobahn haben kann. Außer dem eigentlichen Straßenkörper können beispielhaft die Lärmschutzanlagen, die Verkehrszeichen, die Straßenmeistereien und die Raststätten und Tankstellen auf den bewirtschafteten Rastanlagen genannt werden, aber eben nicht die Autohöfe.



Hinweiszeichen für Autohöfe (Zeichen 448.1 der Straßenverkehrs-Ordnung).

IV. Exkurs: Rolle der Autohöfe

Die privaten Autohöfe spielen eine wichtige Rolle bei der Deckung der Lkw-Parknachfrage entlang der Bundesautobahnen. Sie sind jedoch kraft Gesetzes nicht Gegenstand der Straßenbaulast des Bundes für die Bundesautobahnen.

Private Autohöfe liegen in der Nähe von Anschlussstellen der Autobahnen und werden von privaten Investoren auf der Grundlage kommunalen Baurechts realisiert.

Nach Angaben ihrer Interessenvertretung stellen die bundesweit aktuell rund 160 Autohöfe insgesamt über 19.000 Lkw-Stellplätze bereit.

Erfüllt ein Autohof bestimmte Voraussetzungen, z.B. höchstens 1 km-Entfernung von der Anschlussstelle, ganzjährige und gantztägige (24 h) Öffnungszeiten, bestimmte Mindestanzahl an Lkw-Stellplätzen, wird er nach der Straßenverkehrs-Ordnung einmal durch die Hinweisbeschilderung auf den Bundesautobahnen angekündigt.

V. Ausblick: Anpassung des Lkw-Parkraumbedarfs an den prognostizierten Güterverkehrszuwachs bis 2025

Das Verkehrsaufkommen ändert sich. Der Parkraumbedarf für alle Verkehrsteilnehmer muss deshalb in regelmäßigen Zeitabständen an den prognostizierten Verkehrszuwachs angepasst werden. Dies gilt besonders für den Straßengüterverkehr. Er ist stark angestiegen. So zeigt die Erhebung der Lkw-Parksituation im März 2008 das erhebliche Defizit an Lkw-Parkständen entlang der Bundesautobahnen und verdeutlicht somit die Notwendigkeit der Anpassung des Lkw-Parkraumbedarfs an den prognostizierten Güterverkehrszuwachs.

Für mehr Erholung:
Parken im Abstand zur
Autobahn und in abge-
wandter Aufstellung.



Auf Grundlage der Erhebungsergebnisse initiierte das BMVBS eine netzkonzeptionelle Fortschreibung, um den Lkw-Parkbedarf auf den Rastanlagen der Bundesautobahnen streckenbezogen an die prognostizierten Verkehrsleistungen des Straßengüterfernverkehrs anzupassen. Dafür wurde die Straßenverkehrsprognose 2025 verwendet.



Getrennte Parkbereiche für Lkw, Busse, Pkw mit Anhänger und Pkw sowie für Großraum- und Schwertransporte.

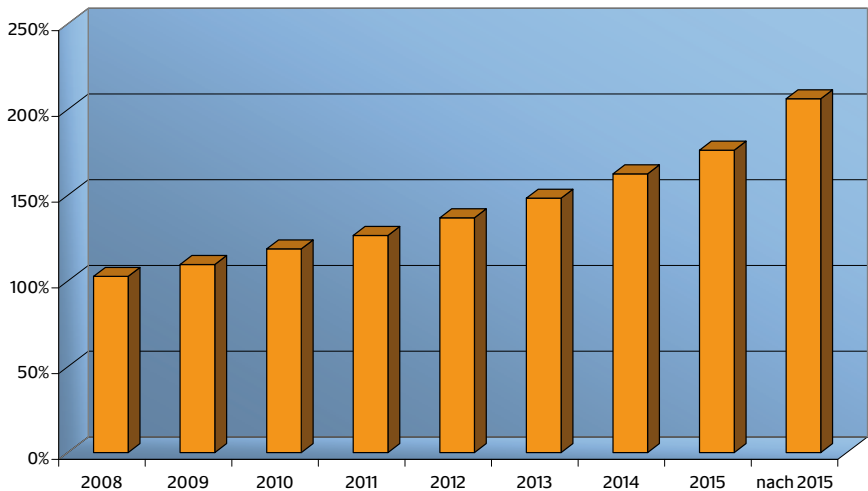
Das BMVBS widmete sich der netzkonzeptionellen Fortschreibung mit den Ländern. Gemeinsam wurden bundesweit die Streckenabschnitte der Autobahnen ermittelt, auf denen zukünftig Lkw-Parkkapazitäten benötigt werden. Die Länder erstellten die notwendigen Unterlagen dabei nach einheitlichen Vorgaben.

Auf dieser Grundlage besteht zunächst - vorbehaltlich der notwendigen Baurechtsverfahren - für den Zeitraum von 2013 bis 2015 das Ziel, weitere 10.000 Lkw-Parkstände zu schaffen. Die Verkehrsprognose 2025 macht aber bereits heute deutlich, dass auch von 2015 bis 2025 zahlreiche weitere Lkw-Parkstände entlang der deutschen Autobahnen zu realisieren sein werden.

Verlässliche Aussagen für das Jahr 2025 - wir sprechen hier von immerhin 14 Jahren - sind ambitioniert. Genau das aber ist unser Anspruch. Wir wollen möglichst konkrete und seriöse Zielvorgaben für die Anzahl neu zu schaffender Lkw-Parkstände. Dafür ist es notwendig, absehbare Planungs-, Finanzierungs- und Realisierungsperspektiven zu Grunde zu legen.

Die Festlegung konkreter Zielvorgaben für den Bau von Lkw-Parkständen für den Zeitraum bis 2025 bleibt deshalb eine wichtige Aufgabe des BMVBS.

Schon heute lässt sich auf Grundlage der prognostizierten Verkehrsentwicklung des Güterfernverkehrs für die Jahre von 2015 bis 2025 ein zusätzlicher Lkw-Parkbedarf von 8.000 Lkw-Parkständen entlang der Autobahnen absehen. Um diesen künftigen Bedarf decken zu können, treffen wir frühzeitig gemeinsam mit den Ländern planerische Vorbereitungen und entwickeln konkrete Maßnahmen. So sorgen wir vor für die künftigen Lkw-Parkraumkapazitäten an unseren Bundesautobahnen.



Prozentualer Zuwachs an Lkw-Parkständen (Basisjahr 2008).

Anhang

Tabellarische Maßnahmenübersicht

Kartenmaterial

Bundesland	BAB	Richtung	Betriebs- km	Name der Rastanlage	Anlagen- typ	Anzahl neuer Lkw-Parkstände
Brandenburg	A 2	Dreieck Werder (A10)	21,16	Tennitz	PWC	24
Brandenburg	A 2	Kreuz Oberhausen (A 3/A 516)	21,18	Wendgräben	PWC	24
Brandenburg	A 10	Dreieck Werder	57,90	Fichtenplan	TR	30
Brandenburg	A 11	Dreieck Schwanebeck (A 10)	34,20	Buckowsee	TR	30
Brandenburg	A 12	Berlin	14,50	Briesenluch	PWC	20
Brandenburg	A 12	Frankfurt/Oder	14,50	Lebbiner Heide	PWC	20
Brandenburg	A 12	Frankfurt/Oder	33,60	Kersdorfer See	PWC	20
Brandenburg	A 12	Berlin	33,60	Berliner Urstromtal	PWC	20
Brandenburg	A 15	Berlin	17,50	Dubje	PWC	20
Brandenburg	A 15	Forst	17,50	Eichower Fließ	PWC	20
Brandenburg	A 24	Berlin	190,50	NN	PWC	25
Brandenburg	A 24	Hamburg	192,00	NN	PWC	25
Baden-Württemberg	A 5	Hattenbacher Dreieck	561,80	Wachenburg	PWC	52
Baden-Württemberg	A 5	Hattenbacher Dreieck	615,50	Höfenschlag	PWC	35
Baden-Württemberg	A 5	Weil am Rhein	664,20	Oberfeld	PWC	40
Baden-Württemberg	A 5	Weil am Rhein	675,40	Feldmatt	PWC	38
Baden-Württemberg	A 5	Weil am Rhein	794,10	Bad Bellingen	TR	44
Baden-Württemberg	A 6	Waidhaus	561,00	Viernheim	PWC	22
Baden-Württemberg	A 6	Saarbrücken	583,40	Am Hockenheimring	TR	22
Baden-Württemberg	A 6	Waidhaus	681,10	Kochertalbrücke	PWC	21
Baden-Württemberg	A 8	Dreieck Karlsruhe	224,60	Höllberg	PWC	42
Baden-Württemberg	A 8	Salzburg	224,60	Heckengäu	PWC	41
Baden-Württemberg	A 81	Würzburg	691,60	Räthisgraben	PWC	25
Bayern	A 3	Arnheim	249,40	Kohlsberg	PWC	48
Bayern	A 3	Arnheim	270,20	Fronberg	PWC	43
Bayern	A 3	Passau	270,30	Fronberg (alt: Uettinger Rothe)	PWC	47
Bayern	A 6	Saarbrücken	750,85	Geisberg	PWC	36
Bayern	A 6	Waidhaus	750,85	Geisberg	PWC	36
Bayern	A 6	Waidhaus	863,65	Stockerholz	PWC	33
Bayern	A 6	Saarbrücken	863,66	Stockerholz	PWC	33
Bayern	A 8	Dreieck Karlsruhe	30,00	Adelzhauser Berg	PWC	47
Bayern	A 8	Salzburg	30,00	Adelzhauser Berg	PWC	41
Bayern	A 8	Salzburg	44,60	Kirchholz	PWC	40
Bayern	A 9	Dreieck Potsdam	258,00	Lipperts	PWC	27
Bayern	A 9	München	258,00	Lipperts	PWC	27
Bayern	A 9	München	310,40	Sophienberg	PWC	29
Bayern	A 9	Dreieck Potsdam	332,40	Fränkische Schweiz-Pegnitz	TRM	31
Bayern	A 9	München	332,40	Fränkische Schweiz-Pegnitz	TR	33
Bayern	A 9	Dreieck Potsdam	477,00	Rohrbach- Ottersried	PWC	23
Bayern	A 9	München	477,00	Rohrbach- Ottersried	PWC	21
Bayern	A 93	Kiefersfelden	9,50	Inntal	PWC	20
Bayern	A 99	AK München-West	40,00	Vaterstetten	TR	117
Hessen	A 3	Passau	140,20	Theißtal	PWC	21
Hessen	A 4	Aachen	316,30	Burgberg	PWC	54
Hessen	A 5	Weil am Rhein	421,00	Finkenwald	PWC	25
Hessen	A 5	Hattenbacher Dreieck	420,00	Heg Berg	PWC	20
Hessen	A 5	Weil am Rhein	511,00	Gräfenhausen	TR	38
Hessen	A 7	Füssen	340,30	Hasselberg	TR	20
Hessen	A 7	Füssen	354,00	Am Pommer	PWC	31
Hessen	A 7	Flensburg	353,40	Fuchsraïn	PWC	20
Hessen	A 45	Dortmund	223,20	Langen-Bergheim	TR	69
Hessen	A 45	Aschaffenburg	223,20	Langen-Bergheim	TR	64
Hessen	A 66	Wiesbaden	184,00	Distelrasen	TR	64
Hessen	A 480	Wetzlar	85,00	Gleiberger Land	PWC	21
Hessen	A 480	Reiskirchen	85,00	Silbersee	PWC	26
Niedersachsen	A 1	Saarbrücken	40,60	Stellheide	PWC	24
Niedersachsen	A 1	Puttgarden	41,90	Stellheide	PWC	24
Niedersachsen	A 1	Puttgarden	85,80	Grundbergsee	TR	70
Niedersachsen	A 1	Saarbrücken	86,00	Grundbergsee	TR	50
Niedersachsen	A 1	Saarbrücken	174,00	Bakumer Wiesen	PWC	29
Niedersachsen	A 1	Puttgarden	174,50	Bakumer Wiesen	PWC	31
Niedersachsen	A 1	Puttgarden	194,40	Dammer Berge	TRM	55
Niedersachsen	A 1	Saarbrücken	208,50	NN	PWC	34
Niedersachsen	A 1	Puttgarden	209,60	NN	PWC	24

Bundesland	BAB	Richtung	Betriebs- km	Name der Rastanlage	Anlagen- typ	Anzahl neuer Lkw-Parkstände
Niedersachsen	A 2	Kreuz Oberhausen (A 3/A 516)	128,70	Lappwald	TR	24
Niedersachsen	A 2	Dreieck Werder (A10)	146,50	Uhry	PWC	38
Niedersachsen	A 2	Dreieck Werder (A10)	180,50	Zweidorfer Holz	TR	30
Niedersachsen	A 2	Kreuz Oberhausen (A 3/A 516)	194,30	Röhirse	PWC	36
Niedersachsen	A 2	Dreieck Werder (A10)	194,80	Röhirse	PWC	37
Niedersachsen	A 2	Kreuz Oberhausen (A 3/A 516)	206,00	Lehrter See	TR	22
Niedersachsen	A 2	Kreuz Oberhausen (A 3/A 516)	228,10	Godshorn	PWC	26
Niedersachsen	A 2	Kreuz Oberhausen (A 3/A 516)	237,80	Garbsen	TRM	79
Niedersachsen	A 2	Dreieck Werder (A10)	250,50	Bückethaler Knick	PWC	22
Niedersachsen	A 2	Dreieck Werder (A10)	270,10	Auetal	TR	42
Niedersachsen	A 2	Kreuz Oberhausen (A 3/A 516)	270,70	Auetal	TR	25
Niedersachsen	A 7	Flensburg	223,30	Schwalenberg	PWC	52
Niedersachsen	A 7	Flensburg	244,80	Schlochau	PWC	31
Niedersachsen	A 7	Füssen	244,80	Schlochau	PWC	25
Niedersachsen	A 27	Cuxhaven	19,90	Hamwiede	PWC	46
Niedersachsen	A 27	Cuxhaven	41,70	Goldbach	TR	72
Niedersachsen	A 27	Walsrode	41,70	Goldbach	TR	63
Niedersachsen	A 30	Bad Oeynhausen	4,80	Waldseite	PWC	67
Niedersachsen	A 30	Niederlande	4,80	Waldseite	PWC	59
Niedersachsen	A 30	Niederlande	98,70	Grönegau	TR	32
Nordrhein-Westfalen	A 1	Puttgarden	462,90	Grüner Winkel	PWC	33
Nordrhein-Westfalen	A 1	Saarbrücken	462,90	Grüner Winkel	PWC	27
Nordrhein-Westfalen	A 2	Kreuz Oberhausen (A 3/A 516)	448,00	Hohenhorst	PWC	37
Nordrhein-Westfalen	A 33	Kreuz Wünnenberg-Haaren (A 44)	30,30	Hövelsenne	PWC	36
Nordrhein-Westfalen	A 33	Osnabrück	30,30	Hövelsenne	PWC	28
Nordrhein-Westfalen	A 40	Venlo	21,00	Neufelder Heide	PWC	44
Nordrhein-Westfalen	A 40	Kreuz Dortmund-West	21,00	Neufelder Heide	PWC	56
Nordrhein-Westfalen	A 42	Dortmund	53,00	Holthäuser Bruch	PWC	25
Nordrhein-Westfalen	A 44	Bochum	121,90	Osttönnnergrund	P (PWC)	31
Nordrhein-Westfalen	A 44	Eisenach	121,90	Röllingergraben	P (PWC)	24
Nordrhein-Westfalen	A 45	Aschaffenburg	73,20	Brachtsiepen	PWC	27
Nordrhein-Westfalen	A 45	Dortmund	72,80	Neuenschmiede	PWC	25
Nordrhein-Westfalen	A 45	Aschaffenburg	5,70	Kirchlinde	PWC	31
Nordrhein-Westfalen	A 45	Dortmund	5,70	Westerfilde	PWC	35
Rheinland-Pfalz	A 60	Belgien	35,00	Nimstal	PWC	24
Rheinland-Pfalz	A 60	Wittlich	35,00	Nimstal	PWC	25
Rheinland-Pfalz	A 61	Venlo	200,40	Brohital	TR	117
Rheinland-Pfalz	A 61	Hockenheim	346,00	Erpelrain	P	26
Rheinland-Pfalz	A 61	Hockenheim	346,00	Kurzgewann	P (PWC)	44
Rheinland-Pfalz	A 61	Venlo	354,80	Auf dem Hahnen	PWC	42
Rheinland-Pfalz	A 61	Hockenheim	312,70	Menhir	PWC	22
Rheinland-Pfalz	A 61	Venlo	312,70	Wiesbach	PWC	21
Schleswig-Holstein	A 7	Füssen	93,70	Aalbek	TR	54
Sachsen	A 14	Magdeburg	54,40	Muldental	TR	65
Sachsen	A 14	Dresden	54,40	Muldental	TR	80
Sachsen	A 14	Dresden	31,00	Mühlenberg	PWC	20
Sachsen	A 14	Magdeburg	32,50	Mühlenberg	PWC	20
Sachsen	A 72	Leipzig	33,50	Vogtland	TR	27
Sachsen	A 4	Chemnitz	15,00	Dresdner Tor	TR	37
Sachsen	A 4	Görlitz	16,23	Dresdner Tor	TR	37
Sachsen-Anhalt	A 38	Göttingen	144,80	Querfurter Platte	PWC	23
Sachsen-Anhalt	A 38	Leipzig	144,80	Querfurter Platte	PWC	23
Sachsen-Anhalt	A 9	München	130,00	Bachfurt	PWC	26
Sachsen-Anhalt	A 9	Berlin	130,00	Bachfurt	PWC	26
Sachsen-Anhalt	A 9	München	145,00	Pörstental	PWC	26
Sachsen-Anhalt	A 9	Berlin	145,00	Pörstental	PWC	23
Thüringen	A 4	Görlitz	117,60	Altenburger Land	TR	56
Thüringen	A 4	Aachen	166,50	Rodablick	PWC	25
Thüringen	A 4	Aachen	264,70	Hainich	PWC	40
Thüringen	A 4	Görlitz	265,20	Hainich	PWC	40

Anlage: Liste der Maßnahmen mit mindestens 20 neu geschaffenen Lkw-Parkständen

Abkürzungen:

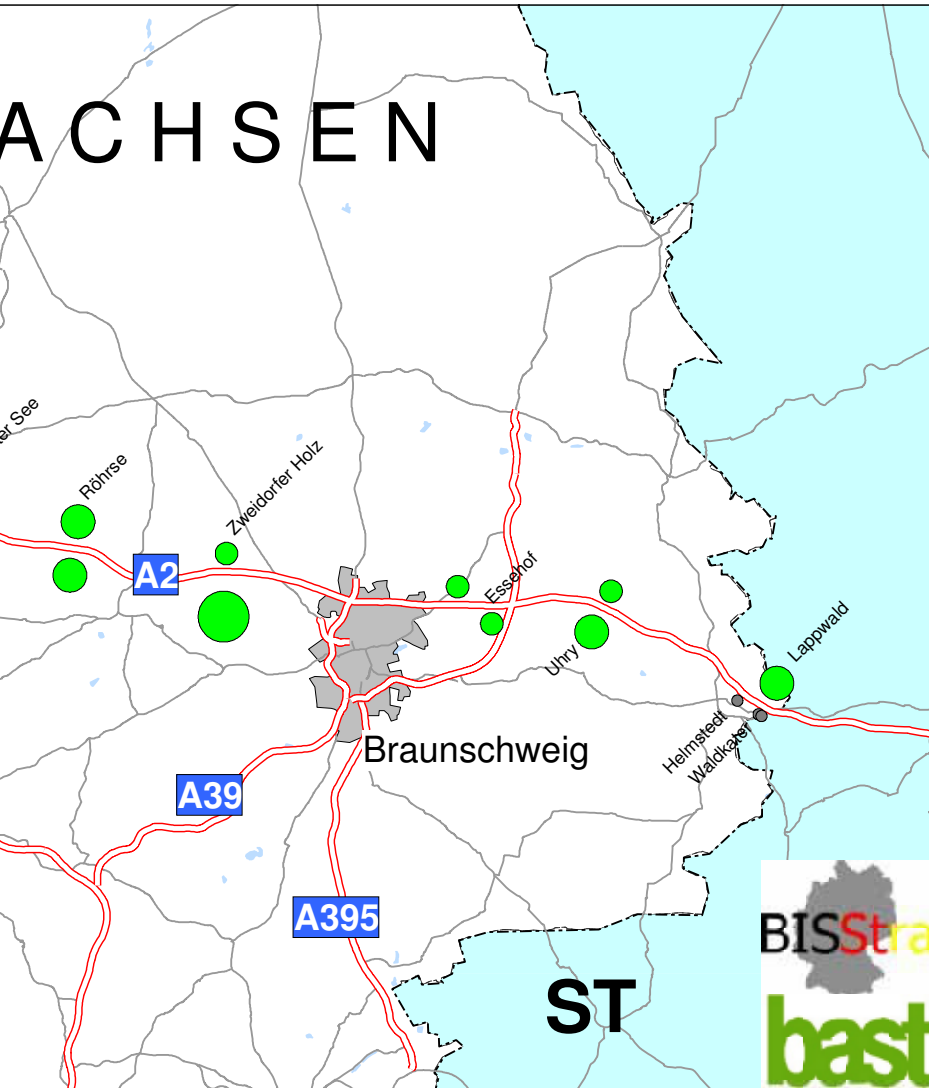
PWC Parkplatz mit WC

T Tankstelle

R Raststätte

M Motel

ACHSEN



bis 20 neue Lkw-Parkstände

● Rastanlage im Bau

● vorhandene Rastanlage

© BISStra / BKG

(Vergleiche Seite 10)

FÜR IHRE NOTIZEN

Impressum

Herausgeber

Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung
Referat StB II
Robert-Schuman-Platz 1
53175 Bonn

Satz und Gestaltung | Druck

Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung
Referat Z.32, Druckvorstufe | Hausdruckerei

Bildnachweis

Irmin Kerck
© Gina Sanders - Fotolia.com
© seen - Fotolia.com
© Starpics - Fotolia.com
Bundesanstalt für Straßenwesen
Hessisches Landesamt für Straßen- und Verkehrswesen
Landesbetrieb Mobilität Rheinland-Pfalz