

Stellplatzangebot für Lkw entlang der Bundesautobahnen (BAB) muss dringend verbessert werden.

Laut einer Untersuchung der Bundesanstalt für Straßenwesen (BAST) im Auftrag des Bundesverkehrsministeriums (BMVBS) vom März 2008 wird das ermittelte Defizit von 14.000 Stellplätzen auf den BAB ohne Ausbau des Angebots bis 2015 auf mindestens 21.000 anwachsen.

Ausgangssituation

In den vergangenen drei Jahren konnten durch die Straßenbauverwaltungen der Länder erst knapp 6.700 neue Parkstände auf den BAB geschaffen werden. Mit gefährlichen Konsequenzen für alle Verkehrsteilnehmer: Die Unfallstatistik zeigt, dass ein nicht unbeträchtlicher Anteil von Lkw-Unfällen auf die Übermüdung der Fahrer zurückzuführen ist. Zudem bergen unsachgemäß abgestellte Lkw ein zusätzliches enormes Sicherheitsrisiko. Ein zielgerichtetes und rasches Handeln seitens des Bundes als Straßenbaulastträger sowie der Straßenbauverwaltungen der Länder im Rahmen der Auftragsverwaltung ist daher zwingend.

Herausforderungen

Die Parkstände müssen qualitativen Anforderungen genügen, damit die Fahrer in ihren Pausen zur Ruhe kommen können. In der Vergangenheit wurden bereits bestehende unbewirtschaftete Rastanlagen aufgewertet (z.B. WC Anlage, einfache Versorgungsangebote). Beim Neu- bzw. Ausbau wird eine neue Verkehrsfläche geschaffen oder eine bestehende bewirtschaftete Rastanlage erweitert. Die neue Verkehrs- bzw. Erweiterungsfläche wird durch Widmung Bestandteil der Bundesautobahn. Allerdings stößt dies in der Praxis zunehmend auf Probleme. An vielen Hauptkorridoren des Güterverkehrs sind die Möglichkeiten der Kapazitätserweiterung bereits ausgeschöpft. Gegen den Neu- und Ausbau von Rastanlagen bestehen oftmals starke Vorbehalte betroffener Anwohner, Gemeinden und Grundstückseigentümer. Dies führt zu Verzögerungen beim Neu- und Ausbau von Rastanlagen, da diese der Schaffung von Baurecht bedürfen.

Darüber hinaus unterliegt auch die Schaffung von Kapazitäten neben der BAB Restriktionen. Die Bewirtschaftung des bestehenden Versorgungssystems auf den BAB wurde privatisiert und über einen Rahmenvertrag bis mindestens 2013 auf einen Konzessionsnehmer übertragen (Autobahn Tank und Rast GmbH). In der Regel kann daher nur dort im Auftrag des Bundes die Schaffung neuer Stell-

flächen erfolgen, wo auf der BAB selbst neue Kapazitäten gar nicht oder nicht in absehbarer Zeit geschaffen werden können.

Position des ADAC

Der ADAC engagiert sich für eine Verbesserung der Stellplatzsituation und begleitet Pilotprojekte, bei denen die zur Verfügung stehenden Lkw-Stellplätze dynamisch erfasst und teilweise zur Reservierung freigegeben werden. Auch wenn die optimierte Nutzung der bestehenden Infrastruktur nicht die Schaffung bedarfsgerechter neuer Parkstände ersetzen kann, besteht hier für die Zukunft ein großes Potential, um künftig die heute teilweise zu beobachtenden katastrophalen Verhältnisse auf Rastanlagen zu vermeiden. Nicht zuletzt hat sich der ADAC im Rahmen des europäischen Projektes SETPOS für die Einrichtung sicherer und qualitativer Stellplätze eingesetzt. Die Forderungen des ADAC lauten:

- Bund, Länder und Kommunen müssen alle verfügbaren Mittel nutzen, um zeitnah ausreichende Lkw-Stellplätze an Autobahnen zu schaffen. Durch Ausschöpfen des Telematik-Potenzials müssen die vorhandenen Kapazitäten zudem besser ausgelastet werden (z.B. Kolonnenparken).
- Rastanlagen sollten grundsätzlich nach den neuen „Empfehlungen für Rastanlagen an Straßen“ (ERS - FGSV 2011) gestaltet werden.
- Die flexible und legale Nutzung von Pkw-Stellplätzen auf Rastanlagen für Lkw (z. B. Freigabe zwischen 20 und 6 Uhr) bei Sicherstellung eines notwendigen Kontingents für Pkw in Rasthaus- bzw. Tankstellennähe.
- §15 Abs. 1 Bundesfernstraßengesetz regelt duales System: Danach dienen auch Betriebe an den Bundesautobahnen“ der Versorgung. Das Potenzial von Autohöfen etc. muss besser in das Konzept der Erweiterung der Parkstände einbezogen werden.