



# HESSISCHER LANDTAG

16. 08. 2016

## **Kleine Anfrage**

**des Abg. Lenders (FDP) vom 13.07.2016**

**betreffend Raststätten und Rasthöfe an Bundesautobahnen sowie Lkw-Stellplatzflächen**

**und**

## **Antwort**

**des Ministers für Wirtschaft, Energie, Verkehr und Landesentwicklung**

Die Kleine Anfrage beantworte ich wie folgt:

Frage 1. Wie bewertet die Landesregierung die Erfahrungen mit dem sogenannten Kolonnenparken (z.B. Montabaur, Lohfelden)?

Der Hessischen Landesregierung liegen keine eigenen Erfahrungen mit dem telematischen Verfahren Kolonnenparken vor. Bisher ist auf keiner bewirtschafteten bzw. unbewirtschafteten Rastanlage entlang der hessischen Autobahnen dieses Parksystem realisiert worden.

Bekannt ist, dass an der Rastanlage Montabaur die Funktionsfähigkeit für das telematische Kolonnenparken nachgewiesen wurde. Bisher liegen aber noch keine Erkenntnisse zur Wirtschaftlichkeit dieses Verfahrens vor.

Zum Einsatz des telematischen Verfahrens Kolonnenparken auf dem Autohof Lohfelden können keine Aussagen gemacht werden, da es sich hier um eine private Einrichtung handelt.

Frage 2. Wird sich das Land Hessen auch künftig an solchen Modellprojekten beteiligen und warum?

Hessen wird sich an Modellprojekten beteiligen, sofern sich neben der Funktionalität auch die Wirtschaftlichkeit des Projektes darstellen lässt. Bisher konnte die Wirtschaftlichkeit des Kolonnenparkens nicht ermittelt werden. Daher lässt das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur derzeit im Rahmen eines Forschungsvorhabens ein Verfahren entwickeln, das die Herangehensweise und Methodik zur Überprüfung der Wirtschaftlichkeit von telematischen Verfahren für Kolonnenparken bzw. Kompaktparken beschreiben wird. Der Bericht soll bis Ende 2016 vorliegen und wird dann die Grundlage sein, in Einzelfällen zu prüfen, ob das telematische Verfahren für Kolonnenparken bzw. Kompaktparken auf Rastanlagen entlang der Bundesautobahnen zur Anwendung kommen kann.

Frage 3. Mit welchen Kosten wird die Herstellung und der Unterhalt eines konventionellen Parkplatzes für Lkw bewertet?

Konkrete Angaben zu den Kosten für die Herstellung und den Unterhalt eines konventionellen Parkplatzes für Lkw können nicht gemacht werden.

In der Regel werden bei einem Ausbau bzw. einer Erneuerung einer Rastanlage alle Parkstände (Pkw, Pkw mit Anhänger, Lkw, Busse, Großraum- und Schwertransporte) angepasst, die Oberflächenentwässerung erneuert, an der Beleuchtung und der Ausstattung der Anlage Veränderungen vorgenommen. Im Durchschnitt ist mit Investitionen von rund 110 bis 150 € pro Quadratmeter Rastanlage (ohne Grunderwerb) zu rechnen.

Die Kosten der betrieblichen Unterhaltung einer Rastanlage werden nicht separat erfasst.

Frage 4. Mit welchen Kosten wird die Herstellung und der Unterhalt eines Modellprojekt-Parkplatzes für Lkw bewertet?

Auch in diesem Fall fallen zunächst die zu Frage 3 dargestellten Investitionskosten von 110 bis 150 € pro Quadratmeter an. Hinzu kommen noch die Betriebs- und Investitionskosten für die telematischen Einrichtungen und ggf. die Kosten für das Patent. Zur Höhe dieser zusätzlichen Aufwendungen können keine Aussagen gemacht werden, da es bisher in Hessen ein solches Modellprojekt noch nicht gibt.

Frage 5. In welchem Umfang werden nach Ansicht der Landesregierung die Verkehre auf den hessischen Autobahnabschnitten in den nächsten 20 Jahren zunehmen und welche Auswirkungen hat die prognostizierte Zunahme auf den Bedarf an Stellflächen für Pkw und Lkw?

Gemäß dem Entwurf des Bundesverkehrswegeplanes 2030 wird die Verkehrsleistung im Personenverkehr auf den Straßen in Deutschland bis zum Jahr 2030 im Vergleich zu 2010 um insgesamt 9,9 % zunehmen. Die Transportleistung im Güterverkehr auf der Straße soll im selben Zeitpunkt um 38,9 % zunehmen. Prognosen für Hessen liegen derzeit nicht vor.

Parallel zur Zunahme des Verkehrs ist es unerlässlich, auch den Ausbau der Rastanlagen weiter fortzusetzen.

Frage 6. Wie bewertet die Landesregierung Überlegungen durch unkonventionelle Ansätze zusätzliche Flächen für vorhandene Rastanlagen (z.B. Taunusblick A 5 mittels Nutzung einer dort vorhandenen Brücke) zu gewinnen?

Rastanlagen sind gemäß § 1 Abs. 4 Nr. 5 Bundesfernstraßengesetz Bestandteil der Straße. Ein Ausbau erfordert stets die Durchführung einer Planfeststellung nach den Vorschriften des Bundesfernstraßengesetzes in Verbindung mit dem Verwaltungsverfahrensgesetz. "Unkonventionelle" Ansätze bzw. Lösungen kommen nur dann in Betracht, wenn dies die gesetzlichen Rahmenbedingungen zulassen.

Der Vorschlag, für die Rastanlage Taunusblick an der A 5 eine bereits vorhandene Brücke mitzubenutzen, lässt sich aus Verkehrssicherheitsgründen nicht realisieren. Zudem führt die Mitnutzung dieser Brücke zu keinem höheren Stellplatzangebot für Lkw auf der Rastanlage. Der Lkw-Stellplatzbedarf auf diesem Autobahnstreckenabschnitt wird durch den Ausbau der Rastanlagen Wetterau-Ost und Schäferborn gedeckt.

Frage 7. Warum wurde in Höhe der Rastanlage Taunusblick an der A 5 auf der Ostseite ein Erdwall aufgeschüttet und wer hat dies aus welchem Grund veranlasst?

Bei dem Erdwall handelt es sich um überschüssige Bodenmassen aus der Baumaßnahme Riederwald. Diese Erdablagerung ist Bestandteil des Planfeststellungsbeschlusses zum Tunnel Riederwald vom 6. Februar 2007.

Wiesbaden, 5. August 2016

In Vertretung:  
**Mathias Samson**