

Bericht des Freistaates Sachsen

**zur Verkehrsministerkonferenz (VMK)
am 4./5. April 2019 in Saarbrücken**

TOP 4.9 Lkw-Parksituation an Bundesautobahnen

Vordringliche Aufgabe ist es, im Interesse der Verkehrssicherheit sowie zur Verbesserung der Arbeitsbedingungen für die Lkw-Fahrer eine deutliche Erweiterung des Lkw-Parkflächenangebots entlang der Bundesautobahnen herbeizuführen. Aus Platzmangel falsch geparkte bzw. abgestellte Lkw auf Autobahnen, führten auch im Freistaat Sachsen in den letzten Jahren vermehrt zu schwersten Unfällen, mit zum Teil tödlichen Folgen.

Seit 2008 wurden bundesweit mehr als 15.000 neue Lkw-Parkstände auf den Rastanlagen der Bundesautobahnen geschaffen und dafür mehr als 1 Mrd. Euro durch den Bund investiert.

Die Zahl der Lkw auf den deutschen Bundesfernstraßen wird in den kommenden Jahren weiter zunehmen. Die deutlichsten Verkehrsleistungszuwächse werden vom Güterverkehr ausgehen. Die Verkehrsleistung im Güterverkehr steigt zwischen 2010 und 2030 von insgesamt 607,1 Milliarden Tonnenkilometer auf 837,6 Milliarden Tonnenkilometer im Jahr 2030. Das ist ein Zuwachs um 38 Prozent. Hierfür ist die weiterhin hohe Dynamik des internationalen Handels mit seinen Auswirkungen auf grenzüberschreitende und Transitverkehre entscheidend verantwortlich. Der Lkw wird deshalb auch weiterhin das Rückgrat des Güterverkehrs in Deutschland bilden müssen.

Bis zum Jahr 2025 sind allein in Sachsen gemäß Rastanlagenkonzeption 2025 weitere 660 neue Lkw-Stellplätze durch Umbau oder Neubau auf sächsischen Autobahnrastanlagen geplant. Angesichts der prognostizierten Entwicklung wird das nicht reichen. Die Konzeption für Rastanlagen an Bundesautobahnen muss deshalb auf das Jahr 2030 fortgeschrieben werden. Dafür ist vom Bund die Stellplatzprognose für das Jahr 2030 zügig fertigzustellen.

Dem gestiegenen und künftig weiter steigenden Bedarf an Lkw-Parkplätzen kann aber nicht allein mit vermehrten Ausbaumaßnahmen begegnet werden. Eine zukunftsorientierte Verkehrspolitik muss zum Ziel haben, Verkehre zu vermeiden und einen möglichst großen Teil der Steigerungsraten im Güterverkehr auf umweltfreundliche Verkehrsträger zu verlagern. Weiterhin muss der Einsatz von Telematikanlagen wesentlich dazu beigetragen, die Kapazitäten auf allen Verkehrswegen und bei nahezu allen Verkehrsträgern zu erhöhen. Mit ihrer Hilfe kann die Vernetzung der Verkehrssysteme gesteigert, die Verkehrssicherheit erhöht und der Verkehr insgesamt flüssiger gestaltet werden.

Die Leistungsfähigkeit und Verkehrssicherheit von hoch belasteten Bundesautobahnabschnitten und Rastanlagen muss durch den strategischen Einsatz von Telematik-Einrichtungen weiter erhöht werden.

Kapazitätsreserven im Straßennetz sollen durch den Verkehrsablauf beeinflussende Maßnahmen, wie z. B. Überholverbote für Lkw, Höchstgeschwindigkeiten, temporäre Seitenstreifenfreigabe und Wechselwegweisung bedarfsorientiert und effizienter genutzt werden.

Hinsichtlich der bestehenden Bedarfslücken von Lkw-Stellplätzen auf Bundesautobahnen sind zusätzliche Rastanlagen, analog den Grundsätzen zum Bau von Mitfahrerparkplätzen, in der Nähe von Anschlussstellen zu errichten und in die Baulast des Bundes zu übernehmen.

Aufgrund der positiven Erfahrungen mit Verkehrsbeeinflussungsanlagen bei der Ausstattung unfallträchtiger und stauanfälliger Streckenabschnitte will der Bund gemeinsam mit den Ländern den Projektplan Straßenverkehrstelematik auf strategischer Ebene weiterentwickeln. Dabei sollen neue und zukunftsweisende „Intelligente Verkehrssysteme“ (IVS) einbezogen werden.

Neben der Politik und Verwaltung sind insbesondere auch die Unternehmen gefordert, entsprechende Maßnahmen zu ergreifen und umzusetzen, um den Güterverkehr in Deutschland nachhaltig zu gestalten. Allein staatliche Maßnahmen und Eingriffe durch Regulierung und Vorschriften können das Handeln von Unternehmen nicht ersetzen.

Deren Handlungsspektrum besteht unter anderem aus einer ökologischen und effizienten Gestaltung der Transporte, der technischen Optimierung der Fahrzeuge, Verlagerungen der Transporte auf umweltschonendere Verkehrsträger beziehungsweise kombinierte Verkehre, kooperativen Modellen wie Frachtpartnerschaften zur optimierten Auslastung der Fahrzeuge oder auch aus dem Angebot von Stellplatzkapazitäten auf Firmengelände.