

## **Bericht**

### **des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur**

zur Gemeinsamen Konferenz der Verkehrs- und Straßenbauabteilungsleiter  
der Länder (GKVS) am 18./19. September 2019 in Berlin  
und zur Verkehrsministerkonferenz (VMK) am 9./10. Oktober 2019 in Frankfurt/Main

#### **TOP 4.7 Lkw Parksituation an Bundesautobahnen hier: Erfahrungsbericht telematisch gestützter Parkverfahren**

Der Bund und die Länder forcieren, auch entsprechend dem aktuellen Koalitionsvertrag, die Schaffung neuer Lkw-Parkmöglichkeiten auf den Rastanlagen als wichtige Daueraufgabe. Ein Baustein ist hierbei die optimierte Nutzung vorhandener Flächen auf Rastanlagen mittels telematisch gestützter Parkverfahren. Bei dem hierzu entwickelten Kolonnen- und Kompaktparken können ohne Mittelfahrgasse in der Regel drei Lkw in einer Parkstandreihe abgestellt werden, wo zuvor nur zwei Lkw Platz fanden – was einer Kapazitätserhöhung von 50% entspricht.

Das patentrechtlich geschützte Kolonnenparken wurde bereits ab 2005 auf der A 3, Tank- und Rastanlage (TR) Montabaur in Rheinland Pfalz zuerst in einem personalbetreuten Betrieb erprobt. Der vollautomatische Betrieb ist seit 2012 in Montabaur durch Nutzung von modernen Detektionsverfahren im Einsatz. Im Einfahrtsbereich der umgestalteten Fläche wurden ein Terminal und eine Schranke installiert. Bei der Ankunft auf dem Parkplatz wird der Fahrer am Terminal aufgefordert, seine gewünschte Abfahrtszeit anzugeben. Entsprechend seiner Eingabe wird dem Lkw-Fahrer ein Parkplatz zugewiesen. Eine weitere Pilotanlage zum Kolonnenparken befindet sich seit März 2018 in Bayern auf der A 93, TR Inntal West. Nachdem verschiedene Tests während des Probetriebs erfolgreich verlaufen sind, steht nun die Abnahme der Anlage im vollautomatischen Betrieb bevor.

Das ohne Patentrechte entwickelte telematisch gesteuerte Kompaktparken befindet sich seit Herbst 2016 in Bayern auf der A 3, TR Jura West in Betrieb. Ein dem System zugrundeliegender Steuerungs-Algorithmus bietet anhand dynamischer Anzeigen über den Parkstandreihen ein differenziertes Angebot an Abfahrtszeiten an. Der Lkw-Fahrer wählt die gewünschte Parkgasse entsprechend seiner geplanten Abfahrtszeit selbständig aus.

Die Systeme und Algorithmen der telematischen Pilotanlagen wurden und werden laufend überprüft und verbessert.

Die Praxis- und Funktionstauglichkeit konnte für das Kolonnen- und Kompaktparken erfolgreich nachgewiesen werden. Beide telematisch gesteuerten Parkverfahren werden von den Berufskraftfahrern gut angenommen. Aus den Probefahrten gewonnene Erkenntnisse lassen den Einsatz weiterer telematisch gesteuerter Parksyste-me zu. Für den erforderlichen Nachweis der Wirtschaftlichkeit für den Einsatz dieser Systeme wurde ein anwenderfreundliches Berechnungstool entwickelt, welches über die Internetseite der BASt abrufbar ist.

Bundesweit sollen in den nächsten Jahren weitere telematische Parkanlagen errichtet werden. Dabei werden die Bauleistungen auf der Grundlage einer systemoffenen, funktionalen Ausschreibung vergeben. An folgenden Standorten befinden sich telematische Anlagen in der Bauvorbereitung bzw. in der Planung:

- TR Taunusblick auf der A 5 in Hessen,
- TR Hunsrück West auf der A 61 in Rheinland-Pfalz,
- TR Homburg auf der A 6 in Saarland,
- TR Siegburg Ost auf der A 3 in Nordrhein–Westfalen,
- TR Breisgau auf der A 5 in Baden-Württemberg.

Im Rahmen der Fortschreibung des Netzkonzeptes mit Zielhorizont 2030 werden Einsatzmöglichkeiten telematischer Parkverfahren auf weiteren Rastanlagen durch die Auf-tragsverwaltungen der Länder geprüft.

Eine Übergabe der streckenbezogenen Prognose der Lkw-Parkstandnachfrage 2030 an die Auf-tragsverwaltungen der Länder für die Fortschreibung der Netzkonzepte ist bis Ende 2019 geplant.

Lkw-Parkplätze werden bislang in der Baulast des Bundes ausschließlich auf Rastanlagen mit unmittelbarer Zufahrt zur Richtungsfahrbahn der BAB gebaut. Darüber hinaus kann der Bund aber auch in der Nähe einer BAB-Anschlussstelle (unbewirtschaftete) Parkplätze in eigener Baulast errichten, sofern diese über den Verbindungsarm der Anschlussstelle oder eine die BAB kreuzende Bundesstraße erschlossen werden („zusammenhängendes Verkehrsnetz“ von Bundesfernstraßen i.S.d. § 1 Abs. 1 FStrG) und die Verkehrssicherheit dadurch nicht beeinträchtigt wird. Die tatsächlichen Einsatzmöglichkeiten werden im Zuge der Fortschreibung des Netzkonzeptes geprüft.

Bislang werden neben der Bundesautobahn Lkw-Stellplätze in Gewerbegebieten von privaten Investoren (Autohöfe) gebaut und nach wirtschaftlichen Gesichtspunkten betrieben. Ein wichtiger Baustein zur Lösung der Lkw-Parkplatzproblematik kann die finanzielle Förderung privater Investitionen zur Schaffung von Lkw-Stellplätzen sein. Das BMVI hat die hierzu erforderlichen Aktivitäten aufgenommen.