



Lkw-Parkraumanalyse Köln

September 2019



UNIVERSITÄT
DUISBURG
ESSEN

Offen im Denken

#GemeinsamWirtschaftBewegen

Die IHK Köln hat seit 2015 eine große Studienreihe zu den Themenkomplexen „Infrastruktur“ und „Mobilität“ aufgesetzt und arbeitet dafür mit verschiedenen wissenschaftlichen Instituten und Dienstleistern zusammen. Ziel ist die wissenschaftliche Aufbereitung und die Sicherstellung des öffentlichen Wissenstransfers im Sinne der Öffentlichkeitsarbeit. Die bisherigen Titel lauten: „Stadtmobilität aus Sicht der Wirtschaft“, „Baustellenmanagement in der Region“, „Bedeutung des Flughafens für die regionale Wirtschaft“, „Die Ladezone im Blickpunkt“, „Pendlermobilität – die Schiene im Fokus“ und „Betriebliches Mobilitätsmanagement“.

Alle Studien sind auf der Internetseite der IHK Köln als Download verfügbar.

In der Studie und in den IHK-Positionen wird zur besseren Lesbarkeit die männliche Form verwendet. Gemeint sind damit jeweils alle Geschlechter.

Nachdruck nur mit Genehmigung und Quellenangabe. Fotomechanische Wiedergabe für den innerbetrieblichen Bedarf ist gestattet.

Inhalt

Vorwort	5
Abkürzungen, Tabellen, Abbildungen	6
Management Summary	8
1. Einleitung	10
2. Ursachen des erhöhten Parkraumbedarfs	12
3. Analyse der Ist-Situation im Bezirk der IHK Köln	15
3.1. Untersuchungsgebiet	15
3.2. Erhebung des Lkw-Parkstand- und Serviceangebots in der Region	17
3.3. Erhebung der Lkw-Parkstandnachfrage und -auslastung in der Region	20
3.3.1. Erhebungsmethodik und -durchführung	21
3.3.2. Ergebnisse	21
3.4. Das Parkstandangebot aus Sicht der Logistik- und verladenden Wirtschaft	25
4. Ausbau und Neubau von Rastanlagen	29
4.1. Ausbaupläne für Lkw-Rastanlagen im Großraum Köln	29
4.2. Typische Einwendungen und Lösungsmöglichkeiten	33
4.2.1. Bau von Rastanlagen: Typische Einwendungen	33
4.2.2. Bau von Rastanlagen: Kontinuierliche und frühzeitige Beteiligung von Betroffenen	34
4.2.3. Lärmsanierung als Anreiz	36
4.2.4. Weitere Beteiligungsmöglichkeiten: Best Practice aus dem Windenergiesektor	37
4.2.5. Planbeschleunigungsgesetz	37
4.3. Exkurs: Ablaufplanung Aus- und Neubau von Tank- und Rastanlagen	37
4.3.1. Bedarfsermittlung	38
4.3.2. Ablaufplanung Aus- und Neubau von Tank- und Rastanlagen	39
5. Alternativen zum konventionellen Aus- und Neubau von Autobahnrastanlagen	43
5.1. Neue Lösungsansätze für öffentliche Rastanlagen	43
5.1.1. Parkleitsysteme	43
5.1.2. Telematische Parkverfahren	45
5.1.3. Mischnutzung	47
5.2. Lösungsansätze der Privatwirtschaft	49
5.2.1. Lösungskonzepte von Verladern und Spediteuren	49
5.2.1.1. Zusätzlicher Parkraum bei Verladern und Spediteuren	49
5.2.1.2. Shared- / Secure Parking-Konzepte	50
5.2.1.3. Zulaufsteuerung	52
5.2.2. Bewirtschaftete Autohöfe	53
6. Fazit und Handlungsempfehlungen	54
Literatur	58
Anhang	66

Vorwort

Sehr geehrte Damen und Herren,

die Welt der Logistik ermöglicht uns den heutigen Lebensstil. Vorprodukte und Waren müssen zwischen den Produzenten, Logistiklagern, dem Handel und den Endkunden transportiert werden. Dies geschieht auf internationaler, nationaler und regionaler Ebene. Der Transport wird über den Rhein, die Schiene und den Lkw abgewickelt. Daneben hat der Luftverkehr bei hochwertigen und Express-Lieferungen für diese Region eine besondere Bedeutung.

Die IHK Köln unterstützt die Ziele eines Modal Shift hin zu mehr Bahn- und Schiffsverkehr und einer damit verbundenen größeren Nachhaltigkeit in der Transportbranche. Der Lkw-Verkehr bleibt aber auf absehbare Zeit das dominante Transportmittel. Deswegen legt die Studie der Universität Duisburg-Essen den Fokus auf den Lkw-Verkehr und hierbei auf den ruhenden Verkehr.

Die wesentlichen Kernbotschaften lauten aus Sicht der Industrie- und Handelskammer zu Köln:

- 1) Die Attraktivität des Fahrer-Berufs hängt neben anderen Faktoren an der Infrastruktur – Fahrerinnen und Fahrern muss die Einhaltung der Lenk- und Ruhezeiten ermöglicht werden.
- 2) Die aktuell in Planung befindlichen Rastplätze legalisieren so gerade den Bestand an bereits heute parkenden Lkw. Die Wirtschaft benötigt daher dringend jeden einzelnen der geplanten Lkw-Rastplätze in der Region.
- 3) Der zeitliche Aufwand für die Suche nach Lkw-Parkraum ist deutlich zu groß. Für die Suche muss mittlerweile bis zu einer Fahrstunde eingeplant werden. Dies hat betriebs- und volkswirtschaftliche Kosten zur Folge. Digitale Lösungen können nur den Parkraum optimieren, der vorhanden und nutzbar ist.

Wir danken Herrn Prof. Dr.-Ing. Bernd Noche und seinem Team für die Studie und die damit verbundene intensive und engagierte Arbeit in der Region.

Ich wünsche Ihnen viel Freude beim Lesen.



Dr. Ulrich S. Soénius



Dr. Ulrich S. Soénius,
stellvertretender Hauptgeschäftsführer und Geschäftsbereichsleiter
Standortpolitik

Abkürzungen

ADAC	Allgemeiner Deutscher Automobil-Club
AD	Autobahndreieck
AK	Autobahnkreuz
AS	Autobahnanschlussstelle
AS FB	Artenschutzrechtlicher Fachbeitrag
BAB	Bundesautobahn
BAG	Bundesamt für Güterverkehr
BAST	Bundesanstalt für Straßenwesen
BMVBS	Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung
BMVI	Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur
CEF-Maßnahmen	Continuous ecological functionality-measures
DEGES	Deutsche Einheit Fernstraßenplanungs- und -bau GmbH
DTVsv	Durchschnittliche tägliche Verkehrsstärke des Schwerverkehrs
EG	Europäische Gemeinschaft
ERS	Empfehlungen für Rastanlagen an Straßen
EU	Europäische Union
FFH-VS	Flora-Fauna-Habitat-Verträglichkeitsstudie
FPA	Forsttechnischer Prüfungsausschuss
FStrG	Bundesfernstraßengesetz
GST	Großraum- und Schwertransporte
IHK	Industrie- und Handelskammer
LBP	Landschaftsbebauungsplan
Lkw	Lastkraftwagen
NRW	Nordrhein-Westfalen
Pkw	Personenkraftwagen
Straßen.NRW	Landesbetrieb Straßenbau Nordrhein-Westfalen
TR-Anlagen	Tank- und Rastanlagen
UVP	Umweltverträglichkeitsprüfung
UVS	Umweltverträglichkeitsstudie
VDI	Verband der Industrie
ZARA-Häfen	Häfen Zeebrugge, Antwerpen, Rotterdam, Amsterdam

Tabellen

Tabelle 1: Schwerverkehrsaufkommen nach BAB-Abschnitten in IHK-Bezirk	16
Tabelle 2: Lkw-Parkstand- und Serviceangebote an den Rastanlagen im Einzugsbereich der IHK Köln	18
Tabelle 3: Lkw-Parkstände und Belegung an den Autobahnen und Autohöfen im Einzugsgebiet der IHK Köln	22
Tabelle 4: Lkw-Stellplatzbelegung nach Autobahnabschnitt im Einzugsgebiet der IHK Köln	24
Tabelle 5: Ausbau- und Neubaupläne für Lkw-Parkstände	29
Tabelle 6: Immissionsgrenzwerte Lärmvorsorge und Auslösewerte Lärmsanierung in dB (A)	36
Tabelle 7: Konzepte und Handlungsempfehlungen für den ruhenden Schwerlastverkehr	56

Abbildungen

Abbildung 1: Rastanlagen im Bezirk der IHK Köln	19
Abbildung 2: Belegungsgrad der Rastanlagen im Untersuchungsraum	23
Abbildung 3: Verlust der Laufleistung durch Parksuchzeit	27
Abbildung 4: Kostensteigerung durch Parkraumangel	27
Abbildung 5: Beurteilung der Angebote im Großraum Köln	28
Abbildung 6: Beurteilung der Angebote in Deutschland allgemein	28
Abbildung 7: Entscheidungsspielräume und Wahrnehmung der Betroffenheit	35
Abbildung 8: Regelabstand von Rastanlagen	38
Abbildung 9: Ablaufplanung Aus- / Neubau von Rastanlagen	39
Abbildung 10: Beispiele für Echtzeit-Belegungsanzeigen (links BAB A9 / rechts BAB A5)	44
Abbildung 11: Effizienzsteigerung durch Kolonnen- / Kompaktparken	45
Abbildung 12: Kompaktparken mit dynamischen Abfahrtsanzeigen	46
Abbildung 13: Tagesganglinie nach Fahrzeugtyp für Rastanlage Aachener Land Süd (9 / 2013)	47
Abbildung 14: Hinweisschilder für die nächtliche Nutzung von Pkw-Parkplätzen durch Lkw	48
Abbildung 15: Konzepte der Privatwirtschaft im Überblick	49
Abbildung 16: Auszug der Sicherheitsstufen des Safe and Secure Truck Park Area (SSTPA) Standards	51

Management Summary

Das kontinuierliche Wachstum des Transport- und Verkehrsaufkommens, gekoppelt mit strengeren Richtlinien zu Lenk- und Ruhezeiten, hat in den vergangenen Jahren zu einer das Angebot deutlich übersteigenden Nachfrage nach Lkw-Parkplätzen entlang der Bundesautobahnen geführt. Der Ausbau öffentlicher Rastanlagen wird auf kurze Sicht nicht den steigenden Bedarf decken. Gerade in dicht besiedelten Regionen wie dem Großraum Köln, der sowohl von Quell- und Ziel- als auch hohen Transitverkehren geprägt ist, stößt die Verkehrs- und Infrastrukturplanung an ihre Grenzen.

Dies trifft insbesondere Speditionen und Lkw-Fahrer, die auf ihren Touren gesetzlich festgelegte Ruhepausen einlegen, Fahrverbote an Sonn- und Feiertagen beachten und in der Nähe ihres Quell- und Zielortes auf Transportaufträge und Ablademöglichkeiten warten müssen. Der Mangel an Parkraum führt dazu, dass Fahrer Umwege nehmen, unter Umständen die Lenkzeiten überschreiten oder an verbotenen oder gefährlichen Stellen parken. Zugleich fühlen sich Anwohner im Umkreis von Rastanlagen und Industriegebieten von parkenden Lkw gestört. Aber auch die verladende Industrie ist besorgt hinsichtlich der negativen Folgen des Wildparkens in Nähe der eigenen Standorte.

Die Studie hat daher zum Ziel, den Lkw-Parkraumbestand entlang der Autobahnen im Bezirk der IHK Köln mit den kreisfreien Städten Köln und Leverkusen sowie den Landkreisen Rhein-Erft-Kreis, Rheinisch-Bergischer Kreis und Oberbergischer Kreis aufzuarbeiten und mögliche Handlungsoptionen aufzuzeigen. Im Rahmen einer Erhebung des Parkraumangebotes, der Parkraumnachfrage und Parkraumauslastung wurde im Frühjahr 2019 ein durchschnittlicher Fehlbestand von 695 Lkw-Parkständen für den IHK-Bezirk ermittelt. Demgegenüber stehen aktuelle Planungen des Landesbetriebes Straßen.NRW, die den Bau von 685 zusätzlichen Lkw-Parkständen an Rastanlagen im Untersuchungsraum vorsehen. Die geplanten zusätzlichen Aus- und Neubauten könnten gerade einmal den aktuellen Bedarf decken. In Anbetracht der langen Planungs- und Genehmigungsverfahren mit bis zu zehn Jahren Laufzeit ist jedoch nicht mit einer schnellen Realisierung des benötigten zusätzlichen Parkraumangebotes zu rechnen. Zugleich ist, folgt man den Prognosen des Bundesverkehrsministeriums, mit einem weiteren Anstieg des Güterverkehrsaufkommens und folglich auch der Nachfrage nach Parkmöglichkeiten zur Verbringung der Ruhezeiten zu rechnen.

Die Studie beschreibt Möglichkeiten der öffentlichen Hand, dem Mangel an Parkraum für den ruhenden Güterverkehr zu begegnen. Neben den gesetzlichen Rahmenbedingungen und Planungsverfahren des Neu- und Ausbaus von Rastanlagen werden auch Konzepte beschrieben, die zu einer effizienteren Nutzung verfügbarer Parkraumbereiche (z. B. telematische Parkleitsysteme, Kompaktparken und Kolonnenparken, temporäre Misch- / Umnutzung von Pkw-Parkständen für Lkw) beitragen können. Denn Knappheit und fehlende Eignung von Flächen, erhöhte Verkehrsbelastung für Anwohner in dicht besiedelten Gebieten entlang der Bundesautobahnen sowie langwierige Plan- und Genehmigungsverfahren erschweren die Standortsuche für den Neubau von Parkraum. Den Bedenken von Anwohnern und Grundstückseigentümern wird auch in der Region zunehmend mit einer frühzeitigen Einbindung und Sensibilisierung von Öffentlichkeit und Betroffenen begegnet. Beteiligungsverfahren gilt es dementsprechend konsequent weiterzuentwickeln und umzusetzen.

Hingegen zeigt sich, dass Verfahren zur effizienteren Nutzung von Parkraum im Untersuchungsraum noch keine Anwendung finden. Machbarkeitsstudien für telematische Parkverfahren wurden bisher nur für die BAB A3 realisiert. Anzumerken ist, dass ein Großteil der Rastanlagen im Großraum Köln bereits heutzutage ausgelastet ist und Lkw-Fahrer die verfügbaren Flächen abseits der offiziellen Lkw-Parkstände kreativ bis auf den letzten Meter zuparken. Daher schaffen neue Parkverfahren zwar die legalen und funktionalen Rahmenbedingungen für die Aufnahme zusätzlicher Lkw und verringern das Informationsdefizit und Sicherheitsrisiko für Fahrer, lösen de facto aber nur bedingt das grundlegende Problem eines Mangels an Lkw-Stellflächen entlang der Bundesautobahnen.

Daher wurde für die Studie auch untersucht, inwieweit die Logistik- und verladende Wirtschaft vom Parkraumangel betroffen ist und mit welchen Konzepten sie zur Lösung der Probleme des ruhenden Schwerlastverkehrs im Großraum Köln beitragen kann. Hier wurden als wesentliche Punkte die Zurverfügungstellung geeigneter Stellplätze für Quell- und Zielverkehre, das Angebot von Parkraum für externe Fahrer (Shared Parking) sowie optimierte Zulaufsteuerung und Abfertigung identifiziert.

1. Einleitung

Infolge zunehmender internationaler Wirtschaftsverflechtung, der EU-Osterweiterung, niedriger Logistikkosten als auch neuer logistischer Nachfragestrukturen hat das Gütertransport- und Verkehrsaufkommen in den vergangenen Jahren kontinuierliche Zuwachsraten verzeichnet. Dieses Wachstum als auch strengere Richtlinien zu Lenk- und Ruhezeiten für Berufskraftfahrer haben zu einer das Angebot deutlich übersteigenden Nachfrage nach Lkw-Parkplätzen entlang der Bundesautobahnen geführt.

Rastanlagen und Parkplätze leisten einen wichtigen Beitrag für Erholungspausen und die Verkehrssicherheit auf deutschen Autobahnen. Doch bei der Suche nach einem geeigneten Parkplatz ist zunehmend die Kreativität der Fahrer gefordert, denn der Platz ist begrenzt. Nordrhein-Westfalen erfährt dabei eine besondere Betroffenheit aufgrund seiner Transitlage für Verkehre von und zu den ZARA-Häfen¹. Bisherige Zählungen zum Fehlbestand an Lkw-Parkplätzen attestierten dem Bundesland den größten Nachholbedarf. So ergab die letzte offizielle Bedarfsprognose aus dem Jahr 2013 für NRW einen Bedarf an rund 4.000 zusätzlichen Lkw-Stellplätzen bis 2025.² Die Veröffentlichung aktuellerer Zahlen aus der Bedarfsprognose 2018 des Bundes steht weiterhin aus.

Mit dem Mangel an Lkw-Parkraum wird in erster Linie die Sicherheit der Verkehrsteilnehmer gefährdet. Fahrer sind teilweise gezwungen, ihre Lenkzeit zu überschreiten, und greifen bei einer erfolglosen Suche nach Stellplätzen auf Standstreifen oder Beschleunigungsspuren zurück, wodurch die Unfallgefahr erhöht wird. Überfüllte Rastplätze und fehlende alternative Kontrollplätze erschweren es wiederum der Polizei in NRW, Bedarfskontrollen des Schwerlastverkehrs durchzuführen, um Lenk- und Ruhezeitverstöße aufzudecken.³

Lkw-Fahrer investieren mittlerweile einen nicht zu vernachlässigenden Teil ihrer Lenkzeit in die Suche eines Parkplatzes, wodurch Speditionen als Arbeitgeber ebenfalls unter dem Phänomen leiden. Nicht zuletzt befeuern Anlieger und Gemeinden die Thematik mit Beschwerden über Lkw und deren Fahrer, die bei der Suche nach Parkraum auf Seitenstreifen, an autobahnnahen Zubringern oder in Gewerbegebieten ohne dementsprechende infrastrukturelle Beschaffenheit und sanitäre Anlagen ausweichen.

Immer wieder wird zudem über den mangelnden Schutz von Fahrern und Ladung vor kriminellen Übergriffen berichtet. Nicht nur auf unbeleuchteten und ungesicherten Rastplätzen, sondern auch an ausgebauten Rastanlagen kommt es immer wieder zu Überfällen und Ladungsdiebstahl.⁴ Die zuvor beschriebenen Probleme sind nicht förderlich für das Berufsbild des Kraftfahrers und die Anwerbung von Fachkräften, herrscht doch in diesem Bereich ein enormer Nachwuchsmangel.⁵

1 Zeebrugge, Antwerpen, Rotterdam, Amsterdam

2 Vgl. Straßen.NRW 2019d

3 Vgl. Gewerkschaft der Polizei 2019

4 Vgl. Noche et al. 2017, S. 32 ff.

5 BMVI 2017b, S. 48

Letztendlich verpflichtet sich der Bund, durch die Schaffung von ausreichend Parkraum entlang der Autobahnen, durch Rastanlagen und Nebenbetriebe für den nötigen Bedarf an Erholung und Sicherheit im Verkehr zu sorgen. In der Realität kann der Neubau und die Erweiterung von Rastanlagen mit der Nachfrage nur unter hohen Anstrengungen Schritt halten. Gerade in einer Region wie Köln, die sowohl von Quell- und Ziel- als auch einem hohen Aufkommen an Transitverkehren geprägt ist, stößt die Verkehrs- und Infrastrukturplanung an ihre Grenzen. Knappheit und fehlende Eignung von Flächen, erhöhte Verkehrsbelastung für Anwohner in dicht besiedelten Gebieten entlang der Bundesautobahnen sowie langwierige Plan- und Genehmigungsverfahren erschweren die Standortsuche sowie den Aus- und Neubau von Parkplätzen.

Ziel der vorliegenden Studie ist es, den Lkw-Parkraumbestand, die Lkw-Auslastung und Ausbaupläne in der IHK Köln-Region aufzuarbeiten und allgemeine Herausforderungen und Lösungsansätze aufzuzeigen. Um einen Gesamtüberblick über den Lkw-Parkraumbestand, die Lkw-Auslastung und Ausbaupläne entlang der Bundesautobahnen im Bezirk der IHK Köln zu erhalten, wurden unterschiedliche vorliegende Gutachten, Studien und Presseberichte zur Thematik und den Entwicklungen im IHK-Bezirk systematisch ausgewertet. Die erhobenen Daten und Informationen hinsichtlich des Lkw-Parkraumbestands wurden im Rahmen von Vor-Ort-Begehungen zudem validiert.⁶ Ebenfalls wurden explorative Gespräche mit relevanten Akteuren der öffentlichen Hand (Straßenbauverwaltung, Projektmanagementgesellschaft) und aus der verladenden Wirtschaft geführt.

Die Studie ist folgendermaßen aufgebaut: Zunächst werden in Kapitel 2 die Ursachen für den gestiegenen Bedarf an Ruheplätzen für Fahrer thematisiert und auf Besonderheiten der Lenk- und Ruhezeitenregelung eingegangen. Im weiteren Verlauf werden in Kapitel 3 der Untersuchungsraum vorgestellt und die Ergebnisse der Ist-Analyse zu Lkw-Parkraumangebot und -nachfrage im Bezirk der IHK Köln aufgearbeitet. Kapitel 4 beschreibt dann die geplanten Aus- und Neubaumaßnahmen in Untersuchungsgebiet und thematisiert Herausforderungen, die einer schnellen Planung und Realisierung von Erweiterungsmaßnahmen im Wege stehen. Im Anschluss zeigt Kapitel 5 alternative Konzepte zur Generierung von zusätzlichen Lkw-Parkständen auf: Zum einen werden Verfahren zur effizienteren Nutzung öffentlicher Parkstände entlang von Bundesautobahnen vorgestellt, zum anderen werden aber auch Konzepte beschrieben, mit denen die Logistikwirtschaft zur Lösung der Parkraumproblematik beitragen kann. Kapitel 6 fasst die Ergebnisse der Studie, vorgestellten Konzepte und Handlungsempfehlungen abschließend zusammen.

6 Sekundärquellen, z. B. Bast, Straßen.NRW, Landtag NRW, BAG, DEGES, TruckParkingEurope

2. Ursachen des erhöhten Parkraumbedarfs

Die das Angebot deutlich übersteigende Nachfrage nach Lkw-Parkplätzen entlang der Bundesautobahnen, aber auch in Gewerbe- und Industrieparks, ist Folge mehrerer Trends und Entwicklungen, denen das Transportgewerbe in den letzten Jahren ausgesetzt war. Ein wesentlicher Grund ist das kontinuierliche **Wachstum des Transport- und Verkehrsaufkommens** infolge zunehmender Globalisierung, der EU-Osterweiterung als auch neuer logistischer Nachfragestrukturen. Das Bundesverkehrsministerium rechnet mit einer Zunahme des Güterverkehrs von 38 % bis 2030 gegenüber dem Basisjahr 2010.⁷

Begleitet wird das Verkehrswachstum zudem von mehreren Trends, u. a. der Ausgliederung von Transportverkehren und der damit einhergehenden Zunahme des gewerblichen Güterverkehrs. Berufskraftfahrer sind in der Regel nicht mehr fest bei einem Verloader angestellt, sondern arbeiten für unterschiedliche Auftraggeber und auf wechselnden Strecken. Je nach Herkunftsort können dann Übernachtungen von mehreren Tagen anfallen. Insbesondere auch Berufskraftfahrer aus dem europäischen Ausland nutzen dann die zur Verfügung stehenden öffentlichen Rastplätze zur Verbringung von Ruhezeiten. Bedingt durch den Fachkräftemangel bei Berufskraftfahrern hat in den letzten Jahren eine Zunahme des Einsatzes von zumeist osteuropäischen Fachkräften stattgefunden, um die Nachfrage nach Transportdienstleistungen decken zu können.⁸

Der Rheinland-Region kommt durch ihre geografische Lage eine große verkehrliche Bedeutung zu. Einerseits bildet das Gebiet das Hinterland zu den Nordseehäfen und gilt als Schnittstelle der so eminent wichtigen Verkehrsachse zwischen Nordsee und Alpenraum. Andererseits verfügt die Region im Zentrum Europas mit großer Bevölkerungsdichte über ein hohes Kunden- und Marktpotenzial und erzeugt demnach eine hohe Anzahl an Quell- / Zielverkehren.⁹ Insbesondere jedoch der Transitverkehr ohne Start- und Zielort in der Region erzeugt einen hohen Bedarf an Parkmöglichkeiten. Einer Studie der IHK Rheinland aus dem Jahr 2016 zufolge wird der Transitverkehr durch das Rheinland bis 2030 um 52 % gegenüber 2010 zulegen. Der Quell- / Zielverkehr auf der Straße hingegen soll um 40 % bzw. 46 % anwachsen.¹⁰ Diese Zahlen fokussieren jedoch fast das gesamte Rheinland Nordrhein-Westfalens von Krefeld im Norden bis Bonn im Süden. In Anbetracht der hohen Transitverkehrsquote und der Tatsache, dass ein überaus großer Teil der Autobahnen des Rheinlands auch das Untersuchungsgebiet der IHK Köln durchquert, liegt die Vermutung nah, dass sich diese Zahlen auch auf den Großraum Köln projizieren lassen.

Neben den verkehrlichen spielen auch **gesetzliche Rahmenbedingungen** eine wesentliche Rolle für den erhöhten Parkplatzbedarf. Lkw-Fahrer stehen bei der Auslieferung der Güter unter zunehmendem Druck. Nicht selten liest man von übermüdungsbedingten Unfällen und widrigen Arbeitsbedingungen für Lkw-Fahrer, die auf deutschen Straßen unterwegs sind. Um die Voraussetzungen für diese ansatzweise zu verbessern, wurden diesbezüglich Gesetze erlassen wie beispielsweise Lenkzeitbeschränkungen oder das Kabinenschlafverbot. Nachfolgend werden diese Regularien näher beschrieben und mit der Umsetzbarkeit in der Realität in Verbindung gebracht.

Die **Regularien zu Lenk- und Ruhezeiten** stellen in Bezug auf die Realität auf Raststätten im Großraum Köln und auch in anderen Regionen Deutschlands gerade die Fahrer und viele weitere Akteure der Transportbranche vor teilweise unlösbare Aufgaben. Wie bereits erwähnt ist ein Großteil der Raststätten überfüllt und nicht entsprechend ausgestattet, wodurch eine Verletzung der Gesetzgebung durch Überschreitung der Lenkzeit oder verkehrswidriges Abstellen der Fahrzeuge keine Seltenheit ist.

7 Vgl. BMVI (2014)

8 Noche et al. 2017, S. 10 ff.

9 Vallée 2016, S. 5

10 IHK Initiative Rheinland 2016, S. 2

Lange Parksuchzeiten für jeden Fahrer sind einzuplanen, denn durchschnittlich werden vier Parkareale angefahren, bevor ein freier Parkplatz gefunden wird.¹¹ Auch in einer 2017 durchgeführten Studie über den ruhenden Lkw-Verkehr im Raum Duisburg / Niederrhein kam man zu der Erkenntnis, dass 53 % der befragten Fahrer nach 17 Uhr zwischen 30 und 60 Minuten und 28 % sogar länger als 60 Minuten für die Parkplatzsuche einplanen müssen.¹² Um die Bestimmungen der EU-Verordnung nicht zu verletzen, müsste der Fahrer bzw. der Speditionsdisponent demnach frühzeitig über etwaig überfüllte Parkplätze Bescheid wissen, was angesichts der Fülle und fehlender Information über freie Stellplätze schwer zu realisieren ist. In dem Konflikt zwischen ablaufender Lenkzeit und überfüllten Parkplätzen werden die Fahrer zu waghalsigen Parkmanövern gezwungen und stellen ihr Gefährt nicht selten auch auf Höhe des Seiten- oder Beschleunigungsstreifens ab.¹³

Im Folgenden werden die wesentlichen Aspekte der Lenk- und Ruhezeitvorgaben¹⁴ kurz zusammengefasst:

- **Tägliche Lenkzeit:**
 - Die tägliche Lenkzeit ergibt sich aus der summierten Gesamtlenkzeit zwischen zwei täglichen Ruhezeiten oder einer täglichen und einer wöchentlichen Ruhezeit.
 - Täglich zugelassen ist maximal eine Lenkzeit von neun Stunden.
 - Diese kann jedoch zweimal pro Woche auf zehn Stunden verlängert werden.
- **Wöchentliche Lenkzeiten:**
 - Die Wochenlenkzeit darf höchstens 56 Stunden betragen.
 - In zwei aufeinanderfolgenden Wochen ist eine Wochenlenkzeit von 90 Stunden nicht zu überschreiten.
- **Lenkzeitunterbrechung:**
 - Die Lenkzeitunterbrechung betrifft die Zeit, die vom Fahrer ausschließlich zur Erholung genutzt wird. In dieser Zeit dürfen keine anderen Arbeiten wie z. B. Be- und Entladetätigkeiten ausgeführt werden.
 - Nach einer Lenkzeit von 4,5 Stunden muss mindestens eine 45-minütige Pause eingelegt werden. Außerdem ist eine Aufteilung der Fahrtunterbrechung von 15 Minuten gefolgt von weiteren 30 Minuten innerhalb bzw. unmittelbar nach der 4,5-stündigen Lenkzeit möglich.
- **Tägliche Ruhezeit:**
 - Die tägliche Ruhezeit muss mindestens elf Stunden betragen. Sie kann jedoch auch zuerst mit mindestens drei Stunden, gefolgt von weiteren neun Stunden abgehalten werden.
 - Zwischen zwei wöchentlichen Ruhezeiten kann die Ruhezeit dreimal auf neun Stunden verkürzt werden.
 - Die tägliche Ruhezeit muss innerhalb eines 24-Stunden-Zyklus vollzogen werden. Dieser richtet sich allerdings nicht nach den Kalendertagen.

11 Vgl. Bosch Service Solutions 2018

12 Vgl. Noche et al. 2017, S. 27

13 Vgl. Mercier 2018, S. 12

14 Vgl. Bundesamt für Güterverkehr 2019, 23 ff.

- **Wöchentliche Ruhezeit:**
 - Die regelmäßige wöchentliche Ruhezeit beträgt 45 Stunden.
 - Es besteht die Möglichkeit, diese auf 24 Stunden zu reduzieren, sofern die Verkürzung zusammenhängend spätestens vor Ablauf der dritten auf die Verkürzung folgenden Woche nachgeholt wird und die darauffolgende Ruhezeit verlängert wird.¹⁵

- **Sonntags- / Feiertagsfahrverbot**
 - An Sonntagen in der Zeit von 00:00 bis 22:00 Uhr gilt für das gesamte Streckennetz Deutschlands ein Fahrverbot.
 - Selbiges gilt für Feiertage abhängig von der Region, auf die der Feiertag zutrifft.
 - Ausnahmen gelten u. a. für:
 - Teile des kombinierten Verkehrs
 - die Beförderung von bestimmten leicht verderblichen Waren und damit in Verbindung stehende Leerfahrten.¹⁶

Mit der Änderung des Fahrpersonalgesetzes ist in Deutschland zudem am 25.05.2017 ein Kabinenschlafverbot in Kraft getreten. Demnach darf die wöchentliche Ruhezeit (45-Stunden-Ruhezeit) nicht mehr in der Schlafkabine des Lkw verbracht werden, sondern muss dementsprechend alternativ abgehalten werden. Vom Kabinenschlafverbot unberührt bleibt die verkürzte Wochenruhezeit von 24 Stunden. Bei Verletzung der Verordnung drohen ein Bußgeld und die Untersagung der Weiterfahrt, bis die Pause regulär an einem Schlafplatz stattgefunden hat.¹⁷ Mittlerweile haben sich die EU-Staaten für eine europaweite Regelung ausgesprochen und Anfang Dezember 2018 mit dem Mobilitätspaket auf neue Sozialstandards (Lenk- und Ruhezeiten, Arbeitszeit und Entsenderichtlinie) für Lkw-Fahrer geeinigt. Die wöchentlichen Ruhezeiten dürften dann EU-weit nicht mehr in der Fahrerkabine verbracht werden, und Kraftfahrer müssten nach spätestens vier Wochen in ihr Heimatland zurückkehren.¹⁸

15 Vgl. Bundesamt für Güterverkehr 2019, 23 ff.

16 Vgl. Bundesverband Güterkraftverkehr Logistik und Entsorgung (BGL) e.V. 2019

17 Vgl. LASI 2018 sowie Bundesamt für Güterverkehr 2017

18 Vgl. VerkehrsRundschau 2018; Weinreich 2019

3. Analyse der Ist-Situation im Bezirk der IHK Köln

In diesem Kapitel wird die Ausgangslage im Untersuchungsraum näher betrachtet. Im Fokus steht dabei das Parkstand- und Serviceangebot für Lkw-Fahrer und die Nachfrage nach Lkw-Parkraum im Einzugsgebiet der IHK Köln.

3.1. Untersuchungsgebiet

Das Untersuchungsgebiet entspricht dem Einzugsgebiet der IHK Köln und umfasst die kreisfreien Städte Köln und Leverkusen sowie den Oberbergischen Kreis, den Rhein-Erft-Kreis sowie den Rheinisch-Bergischen Kreis.¹⁹ Insgesamt leben ca. 2,2 Millionen Menschen in der Region, mit Agglomeration in den Städten Köln (ca. 1,09 Millionen)²⁰ und Leverkusen (ca. 167.000)²¹. Von zentraler Bedeutung für den Logistikstandort sind der Köln Bonn Airport, Deutschlands drittgrößter Frachtflughafen (838.526 Tonnen Frachtgut in 2017), das Güterverkehrszentrum Köln-Eifeltor, Deutschlands größter Umschlagbahnhof für den kombinierten Güterverkehr, sowie die Kölner Rheinhäfen mit der zweitgrößten Binnenhafenkapazität in Deutschland (11 Millionen Tonnen Güterumschlag in 2016).²²

Das Autobahnnetz der IHK Region umfasst die zehn Bundesautobahnen (BAB) A1, A3, A4, A 44, A45, A57, A59, A61, A553 und A555 mit dem Kölner Autobahnring als einem der am meisten frequentierten Autobahnringe Europas mit entsprechender Bedeutung für Transitverkehre in Nord-Süd und Ost-West-Verbindung von und zu den ZARA-Häfen.

Entsprechend von Relevanz sind auch Möglichkeiten zur Verbringung der Ruhezeiten für Lkw-Fahrer, sowohl derjenigen, welche die Region u. a. auf ihrer Transitreise zu und von den Seehäfen durchqueren, als auch Fahrer, die Ladungen zu einem der vielen Verlader, Terminals oder Häfen der Region bringen oder dort abholen. Nicht zu vernachlässigen sind ebenfalls die unternehmensinduzierten Verkehre aus dem Untersuchungsraum. Die Region ist geprägt von über 5000 Industrieunternehmen, die als Verlader Straßengüterverkehr erzeugen. Insbesondere Fahrzeugbau und die Chemieindustrie tragen mit namenhaften Unternehmen zu der Situation bei.²³

19 IHK Köln 2019

20 Stadt Köln 2019

21 Stadt Leverkusen 2019

22 IHK Köln 2019

23 Vgl. IHK Köln 2019

Wie bereits in Kapitel 2 erwähnt, wird davon ausgegangen, dass der Transitverkehr durch das Rheinland bis 2030 um 52 % und der Quell- und Zielverkehr um 40 % bzw. 46 % zulegen werden.²⁴ Diese Zahlen, so die Studie der IHK Rheinland, werden sich vermutlich auch auf den Großraum Köln projizieren lassen.

In Tabelle 1 ist das Schwerverkehrsaufkommen (Durchschnittliche tägliche Verkehrsstärke des Schwerverkehrs DTV_{SV}) entlang ausgewählter BAB-Abschnitte in der Region für die Jahre 2010, 2015 und 2017 dargestellt. Das Verkehrsaufkommen fällt unterschiedlich aus. So werden insbesondere die BAB A1, A3 sowie die A4 linksrheinisch intensiv vom Schwerverkehr genutzt.

Tabelle 1: Schwerverkehrsaufkommen* nach BAB-Abschnitten im IHK-Bezirk²⁵

	Abschnitt	2010	2015	2017	Δ 2010-2015	
A1	AD Dreieck Erfttal und AS Hürth	6.630	5.881	5.846	-749	-11%
	AS Köln-Lövenich und AS Köln-Bocklemünd	15.424	-	-		
	AS Köln-Niehl und AK Köln-Nord	13.931	4.541	3.854	-9.390	-67%
	AS Wermelskirchen und AS Burscheid	11.252	8.157	7.683	-3.095	-28%
A3	AS Opladen und AK Leverkusen	13.009	12.013	11.679	-996	-8%
	AS Leverkusen und AS Köln-Mülheim	15.501	19.624	-	4.123	27%
	AK Köln-Ost und AD Köln-Heumar	17.629	21.875	-	4.246	24%
	AD Heumar und AS Königsforst	10.990	11.152	11.554	162	1%
A4	AK Köln-West und AK Kerpen	11.713	12.023	12.615	310	3%
	AS Köln-Klettenberg und AK Köln-West	12.165	16.161	16.290	3.996	33%
	AK Köln-Süd und AS Köln-Poll	12.859	18.618	18.766	5.759	45%
	AS Moitzfeld und AS Bensberg	5.818	5.778	5.995	-40	-1%
A59	AD Heumar und AS Rath	5.142	5.530	5.692	388	8%
A61	AK Kerpen und AS Türnich	9.223	9.949	10.988	726	8%
	AS Bergheim-Süd und AK Kerpen	7.857	9.038	10.140	1.181	15%
A553	AK Bliesheim und AS Brühl-Süd	1.693	2.992	3.281	1.299	77%
A555	AS Godorf und AS Wesseling	3.785	4.113	4.179	328	9%

*Summe des durchschnittlichen täglichen Verkehrs (DTV_{SV}) für beide Fahrtrichtungen; AK = Autobahnkreuz, AD = Autobahn-Dreieck, AS = Anschlussstelle

24 IHK Initiative Rheinland 2016, S. 2

25 Quelle: BASt 2018a: Automatische Zählstellen 2010, 2015 und 2017

Wie dem Vergleich der Daten aus den Jahren 2010 und 2015 zu entnehmen ist, ist es infolge der Sperrung der Leverkusener Autobahnrheinbrücke für den Schwerverkehr im Jahr 2014 zum Teil zu deutlichen Verlagerungen des Verkehrs gekommen. Insbesondere in dem linksrheinischen Abschnitt der BAB A1 zwischen AS Köln-Niehl und AK Köln-Nord als auch auf ihrem rechtsrheinischen Abschnitt im Untersuchungsgebiet hat sich das Verkehrsaufkommen deutlich abgeschwächt. Zugleich hat der Schwerverkehr auf möglichen Ausweichrouten, auch außerhalb des Untersuchungsraums (z. B. BAB A46 Abschnitt zwischen AK Wuppertal Nord und AD Neuss-Süd oder auf der BAB A57 zwischen AD Neuss-Süd und AS Dormagen)²⁶, deutlich zugenommen. Nach Fertigstellung der neuen Autobahnbrücke ist daher mit Rückverlagerung der Verkehre und Zunahme des Schwerverkehrsaufkommens zu rechnen. Dies muss bei der Interpretation der Studienergebnisse berücksichtigt werden.

3.2. Erhebung des Lkw-Parkstand- und Serviceangebots in der Region

Kapitel 3.2 beschreibt die Ergebnisse der Erhebung des öffentlichen Parkstandangebots für Lkw entlang der Bundesautobahnen und Autohöfe im Einzugsgebiet der IHK Köln. Zur Aufarbeitung des Lkw-Parkraumbestands und -angebots wurden Publikationen und Informationen von relevanten Quellen (Bund und Land, Straßen.NRW und beauftragte Projektmanagementgesellschaft, Parkplatzbetreiber) eingeholt und ausgewertet. Die erhobenen Daten und Informationen wurden im Rahmen von Vor-Ort-Begehungen validiert.²⁷

Das Angebot an öffentlichen Rastanlagen entlang der Bundesautobahnen im Einzugsgebiet der IHK Köln besteht aus:

- elf Rastanlagen mit Tankstelle und Raststätte
- eine Rastanlage mit Tankstelle, Raststätte und Motel
- zwei Rastanlagen mit Raststätte
- 15 Rastanlagen mit WC sowie
- sieben Kleinst-Rastanlagen ohne WC
(sie befinden sich auf dem östlichen Ast der A4).

Das Parken auf diesen Autobahnrastanlagen ist kostenfrei möglich. Ergänzt wird das öffentliche Angebot an Autobahnrastanlagen in der IHK Köln-Region durch zwei kostenpflichtige Autohöfe im Großraum Köln, dem Autohof Frechen von Mundorf Tank mit 115 und dem SVG Autohof Eifeltor mit 65 Lkw-Parkständen. Das Parken auf diesen Autohöfen kostet die Lkw-Fahrer bis zu zehn Euro pro Tag. In der Parkgebühr ist anteilig ein Verzehrutschein enthalten.

Insgesamt stehen also laut Angaben von Straßenämtern und Parkplatz-Betreibern 876 Lkw-Parkstände an 35 Rastanlagen und zwei Autohöfen zur Verfügung. In Tabelle 2 sind die Lkw-Rastanlagen mit Grundausstattung und Serviceangeboten aufgelistet sowie in Abbildung 1 geografisch verortet.

26 Zunahme des Schwerverkehrsaufkommens zwischen 2010 und 2015 auf der BAB A46 im Bereich Wuppertal-Oberbarmen um ca. 29 % (2.044 Fahrzeuge) und im Bereich Düsseldorf-Flehe um ca. 57 % (4.145) sowie auf der BAB A57 Bereich Neuss / Dormagen um ca. 71 % (4.300); Quelle: BAST 2018a: Automatische Zählstellen 2010, 2015

27 Sekundärquellen, z. B. Bast, Straßen.NRW, Landtag NRW, BAG, DEGES, TruckParkingEurope

Tabelle 2: Lkw-Parkstand- und Serviceangebote an den Rastanlagen im Einzugsbereich der IHK Köln²⁸

		Typ	Name der Anlage		P	€			wc								Schall- schutz
A1	1	AH	Mundorf Tank Frechen	104	115	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●		
	2	TR	Ville West	105-106	44		●	●	●	●	●		●				
	3	TR	Ville Ost	105-106	47		●	●	●	●	●		●				
	4	TR	Remscheid West	95b-96	16		●	●	●	●	●		●				
	5	TRM	Remscheid Ost**	95b-96	25		●	●	●	●	●		●		●		
A3	6	PWC	Reusrather Heide Ost	21-22	17				●								
	7	PWC	Reusrather Heide West	21-22	17				●								
	8	R	Königsforst Ost	29-30a	34			●	●	●	●		●				●
	9	R	Königsforst West	29-30a	23			●	●	●	●		●				
A4	10	AH	SVG Autohof Eifelort	11b	65	●	●	●	●	●	●		●	●			
	11	PWC	Lustheide Nord	18-19	3				●								
	12	PWC	Lustheide Süd	18-19	3				●								
	13	P	Röttgesberg Nord*	21-20	0												
	14	P	Röttgesberg Süd	21-20	3												
	15	TR	Aggertal Nord	22-23	24		●	●	●	●	●		●				
	16	TR	Aggertal Süd	22-23	24		●	●	●	●	●		●				
	17	P	Erlenhof Nord	22-23	5												
	18	P	Erlenhof Süd	22-23	5												
	19	P	Bellingroth Nord	23-24	10												
	20	P	Bellingroth Süd	23-24	10												
	21	P	Hömeler Feld	24-25	6												
	22	PWC	Morkepütz Nord	25-26	10				●								
	23	PWC	Morkepütz Süd	25-26	10				●								
	24	PWC	Hasbacher Höhe Nord	26-27	15				●								
	25	PWC	Hasbacher Höhe Süd	26-27	15				●								
	26	TR	Frechen Nord	8-9b	22		●	●	●	●	●		●				
27	TR	Frechen Süd	8-9b	40		●	●	●	●	●		●					
A553	28	PWC	Am alten Hau Ost	1-2	55				●		●						
	29	PWC	Am alten Hau West	1-2	56				●		●						
A57	30	PWC	Weiler Ost	26-27	10				●								
	31	PWC	Esch West	26-27	10				●								
A59	32	TR	Schloß Röttgen West	33-34	9		●	●	●	●	●		●				
	33	TR	Schloß Röttgen Ost	33-34	11		●	●	●	●	●		●				
A61	34	TR	Bedburger Land West	16-17	24		●	●	●	●	●		●				
	35	TR	Bedburger Land Ost	16-17	24		●	●	●	●	●		●				
A45	36	PWC	Neuenschmiede Ost	16-17	34				●		●						●
	37	PWC	Brachtsiepen West	16-17	32				●		●						●

Stand März / April 2019

* für Lkw gesperrt / ** Tankstelle temporär geschlossen und im Umbau

28 Eigene Darstellung auf Basis offizieller Zahlen (Straßen.NRW 2018, Landesregierung Nordrhein-Westfalen 2017 und Angaben von Rastanlagen-Betreibern)

Legende:

Typ	Name der Anlage							
P	ohne WC	BAB-Nr.	Abfahrt	Anzahl Lkw-Stellplätze	Parkgebühr	Tanken	Gastronomie	WC
PWC	mit WC							
R	mit Raststätte	Dusche	Beleuchtete Parkplätze	Videoüberwachung	W-Lan	Kleiderwäsche	Hotel / Motel	Schallschutz
TR	mit Tankstelle und Raststätte							
TRM	TR mit Motel							
AH	Autohof							

Abbildung 1: Rastanlagen im Bezirk der IHK Köln²⁹

Die BAB A3 Rastanlagen Reusrather Heide Ost und West mit WC sind nach Umbaumaßnahmen im ersten Quartal 2019 wieder in Betrieb. Die Servicestation an der Rastanlage Remscheid-Ost an der BAB A1, Fahrriichtung Dortmund, ist temporär zwecks Umbaumaßnahmen geschlossen. Dort entsteht eine neue Kompaktanlage mit Tankstelle, Shop, Restaurant sowie WC- und Duscheinrichtung. Ein Ausbau an Lkw-Stellflächen ist aus topografischen Gründen nicht möglich und auch nicht vorgesehen.³⁰

Trotz der Umbaumaßnahmen können die Lkw-Stellplätze mit kleinen Einschränkungen weiterhin genutzt werden (Stand März 2019). Zu weiteren Neu- und Ausbaumaßnahmen in der IHK Köln-Region siehe Kapitel 4.1.

²⁹ Eigene Darstellung auf Basis der Informationen aus Tabelle 1 und Tabelle 2

³⁰ Richter 2019

Der überwiegende Teil der Rastanlagen (30 von 37) hat als Grundausstattung WC-Anlagen, nur auf sieben Kleinst-Rastanlagen entlang des östlichen Arms der BAB A4 zwischen Köln und Olpe fehlt es an sanitären Anlagen. Umgerechnet auf die Gesamtanzahl an Lkw-Parkständen stehen also an 95 % der Stellflächen (834 von 876) WC-Anlagen zur Verfügung. Jedoch sind nur WC-Anlagen an den Rastplätzen (ohne weitere Service-Einrichtungen) kostenlos nutzbar. Für die Nutzung der WC-Anlagen auf den Rastanlagen mit Tankstelle und / oder Raststätte sowie Autohöfen fallen ca. 0,50 bis 1 Euro Nutzungsg Gebühr an. An Rastanlagen mit höherem Serviceangebot können Fahrer zudem in der Regel kostenpflichtige Duschen, Gastronomieangebote oder WLAN nutzen. Im Rahmen der Bestandsaufnahme wurde jedoch nicht untersucht, inwieweit diese Serviceangebote von Lkw-Fahrern auch regelmäßig genutzt werden. Das Feedback aus Expertengesprächen im Rahmen dieser als auch vorheriger Studien³¹ lässt aber darauf schließen, dass die zumeist höherpreisigen Serviceangebote von den Fahrern nur bedingt wahrgenommen werden.

Lärm- und Schallschutz entlang der Autobahnrastanlagen ist ebenfalls ein durchaus ernstzunehmendes Problem. Immerhin verbringen viele Fahrer ihre Ruhezeit mit der Fahrerkabine zur Autobahn ausgerichtet. Vier der 35 Autobahnrastanlagen verfügen über eine Schallschutzwand in Fahrbahnrichtung. Auf 17 von 35 Autobahnrastanlagen sind die Lkw-Stellplätze zudem nicht gesondert beleuchtet bzw. nur auf Höhe der WC-Anlagen. Vereinzelt fehlt es gänzlich an stationären Lichtquellen.

Die Qualität des Angebots wurde im Rahmen dieser Studien nicht gesondert untersucht. Neuwertige WC-Anlagen wurden u. a. an den Rastplätzen BAB A3 Reusrather Heide Ost und West, BAB A553 Am alten Hau Ost und West, BAB A4 Morkepütz Nord und Süd vorgefunden. Letztere Rastplätze wurde im Rahmen einer Stichprobenuntersuchung des Allgemeinen Deutschen Automobil-Clubs (ADAC) von 50 bundesweiten Rastplätzen als einzige in Nordrhein-Westfalen mit der Note „gut“ bewertet.³²

3.3. Erhebung der Lkw-Parkstandnachfrage und -auslastung in der Region

Um die Ist-Situation abzubilden, lässt sich die Parkraumnachfrage dem Parkraumangebot gegenüberstellen, wodurch sich letztendlich die Parkraumbilanz errechnet.³³ Analog zu dieser Formel wird also zunächst jeweils die ausgewiesene Anzahl aller Lkw-Stellplätze aufgenommen. Daraufhin werden an unterschiedlichen Erhebungstagen die durchschnittlich auf Rastanlagen abgestellten Lkw in den Nachtstunden ermittelt, wodurch sich in der Folge der Fehlbestand an Parkraum beziffern lässt.³⁴

Das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (BMVBS) als Vorläufer des heutigen BMVI hat 2008 erstmalig eine Studie zu Lkw-Stellplatzkapazitäten und -bedarfen durchgeführt. Fünf Jahre später hat die Deutsche Einheit Fernstraßenplanungs- und -bau GmbH (DEGES) 2013 die Studie fortgeschrieben und aktualisiert. Für das Jahr 2018 ist von der Bundesanstalt für Straßenwesen (BASt) im Auftrag des BMVI erneut eine Bedarfsanalyse durchgeführt worden. Neben einer aktualisierten Prognose für den Zeitraum bis 2030 soll auch das „Netzkonzept Lkw-Parken mit Zielhorizont 2030“ in Kooperation mit den Straßenbauverwaltungen der Länder fortgeschrieben werden. Die Veröffentlichung der Ergebnisse steht zum Zeitpunkt der Erstellung dieses Berichtes noch aus.³⁵

Daher wurden für diese Studie eigene Zahlen zur Belegung (Auslastung) der Lkw-Parkstände im Einzugsgebiet der IHK Köln erhoben. Die Ergebnisse der Zählungen sind in Kapitel 3.3.2 aufgeführt.

31 Vgl. Noche et al. 2017; Vgl. VEDA 2018

32 ADAC, 2018

33 Vgl. Göttsche 2012, 15 ff.

34 Vgl. Kathmann et al. 2013, 1 ff.

35 Vgl. Deutscher Bundestag 2019

3.3.1. Erhebungsmethodik und -durchführung

Die im Rahmen dieser Studie durchgeführte Erhebung der Parkraumnachfrage orientiert sich an der von der DEGES in 2013 durchgeführten Parkstanderhebung.³⁶

Hierzu wurde die Anzahl der abgestellten Lkw (mit einer Länge größer als 7,5 Meter) auf Rastplätzen und Autohöfen im Bezirk der IHK Köln³⁷ erhoben.

Wie bei den offiziellen Erhebungen galt die Maßgabe, dass jeder Rastplatz im Rahmen der Zählungen dreimal untersucht und mindestens für drei unterschiedliche Tage und Uhrzeiten die Anzahl der abgestellten Lkw erhoben wird. Anders als bei den offiziellen Zählungen (22:00 bis 3:00 Uhr) fanden die Zählungen für diese Studie in den Nachtstunden eines Wochentages (Mo-Fr.) von 22:00 bis 5:00 Uhr statt. Zur Auswahl standen folgende Nächte:

29. / 30. Januar 2019	20. / 21. März 2019	21. / 22. März 2019
25. / 26. März 2019	27. / 28. März 2019	

Die eigenen Zählungen haben gezeigt, dass der Zeitpunkt der maximalen Belegung der Rastanlagen zwischen 22:00 und 4:00 Uhr liegt und für spätere Messungen die Belegungszahlen niedriger ausfallen können. Auf Korrekturen wurde jedoch verzichtet, da diese auch in der DEGES-Erhebung von 2013 für die relevanten Tageszeiten bis 5:00 Uhr morgens nicht vorgesehen waren.

Um die Belegung bzw. Fehlbestände zu ermitteln, wurde die Anzahl abgestellter Lkw in das Verhältnis gesetzt zur Anzahl verfügbarer Lkw-Parkstände je Rastplatz. Für die Bestandsdaten wurde auf Angaben von Straßen.NRW und Betreibern von Lkw-Rastanlagen zurückgegriffen (siehe Kapitel 3.2). Es ist anzumerken, dass die tatsächliche Kapazität von Rastanlagen bzw. die Anzahl abgestellter Fahrzeuge oftmals die offiziell verfügbare Anzahl an Parkständen übersteigt. Dies sollte bei der Interpretation der Belegungszahlen berücksichtigt werden.

3.3.2. Ergebnisse

Die durchschnittliche Belegung der Rastplätze ergibt sich aus dem Durchschnittswert der zu drei unterschiedlichen Zeitpunkten gezählten Lkw. Die prozentuale Belegung setzt die gemessene Parkraumnachfrage ins Verhältnis zum Parkraumangebot, also der offiziellen Anzahl an Lkw-Stellflächen eines Parkplatzes. Die Über- und Unterbelegung ergibt sich aus der Differenz von Parkraumangebot und -nachfrage. Ein negativer Wert bedeutet hier, dass weniger Stellflächen genutzt werden als verfügbar sind.


Die Ergebnisse der Belegungsanalyse (durchschnittliche Belegung) an den Autobahnen und Autohöfen im Einzugsgebiet der IHK Köln sind in Tabelle 3 detailliert aufgeführt und in Abbildung 2 nach ihrem Belegungsgrad farblich gekennzeichnet.

Die erhobenen Belegungsdaten zeigen, dass die Rastanlagen im Untersuchungsgebiet bereits weit über die Anzahl an ausgewiesenen Parkständen Lkw aufnehmen und in der Regel zu den Nachtzeiten an ihre Kapazitätsgrenzen stoßen. So liegt die durchschnittliche Belegung bei fünf Kleinrastanlagen unter 100 %, von denen vier auf der BAB A4 Fahrtstrecke Olpe – Köln liegen.

³⁶ Vgl. DEGES 20

³⁷ Auf eine Erhebung der Parkraumnachfrage an den Rastplätzen der BAB A45 wurde verzichtet.

Tabelle 3: Lkw-Parkstände und Belegung an den Autobahnen und Autohöfen im Einzugsgebiet der IHK Köln³⁸

			Lkw-Parkstände (Straßen.NRW 2018)		Ø Belegung Werktags (Eigene Zählung 2018 / 2019) ^(b)		
	Typ	Name der Anlage	Ist	Geplant	Absolut	in Prozent	Über- / Unterbelegung
A1	AH	Mundorf Tank	115 ^(a)		103	90	-12
	TR	Ville West	44	125	68	155	24
	TR	Ville Ost	47	125	84	178	37
	TR	Remscheid West**	16		39	244	23
	TRM	Remscheid Ost**	25		57	229	32
A3	PWC	Reusrather Heide Ost	17		32	190	15
	PWC	Reusrather Heide West	17		33	192	16
	R	Königsforst Ost	34		52	152	18
	R	Königsforst West	23		41	178	18
A4	AH	SVG Autohof Eifeltor	65 ^(a)		90	139	25
	PWC	Lustheide Nord	3		6	211	3
	PWC	Lustheide Süd	3		9	289	6
	P	Röttgesberg Nord*	3		1	33	-2
	P	Röttgesberg Süd	3		9	311	6
	TR	Aggertal Nord	24		67	281	43
	TR	Aggertal Süd	24		87	364	63
	P	Erlenhof Nord	5		4	80	-1
	P	Erlenhof Süd	5		13	260	8
	P	Bellingroth Nord	10		4	43	-6
	P	Bellingroth Süd	10		13	133	3
	P	Hömeler Feld	6		4	61	-2
	PWC	Morkepütz Nord	10		18	183	8
	PWC	Morkepütz Süd	10		20	200	10
	PWC	Hasbacher Höhe Nord	15	53	28	187	13
	PWC	Hasbacher Höhe Süd	15	50	33	220	18
	TR	Frechen Nord	22	51	83	379	61
TR	Frechen Süd	40		94	236	54	
A553	PWC	Am alten Hau Ost	55		75	136	20
	PWC	Am alten Hau West	56		71	127	15
A57	PWC	Weiler Ost	10		9	87	-1
	PWC	Esch West	10		11	107	1
A59	TR	Schloß Röttgen West	9		34	381	25
	TR	Schloß Röttgen Ost	11		31	282	20
A61	TR	Bedburger Land West	24	130	87	361	63
	TR	Bedburger Land Ost	24	133	92	383	68
Summe			810		1503	186	693

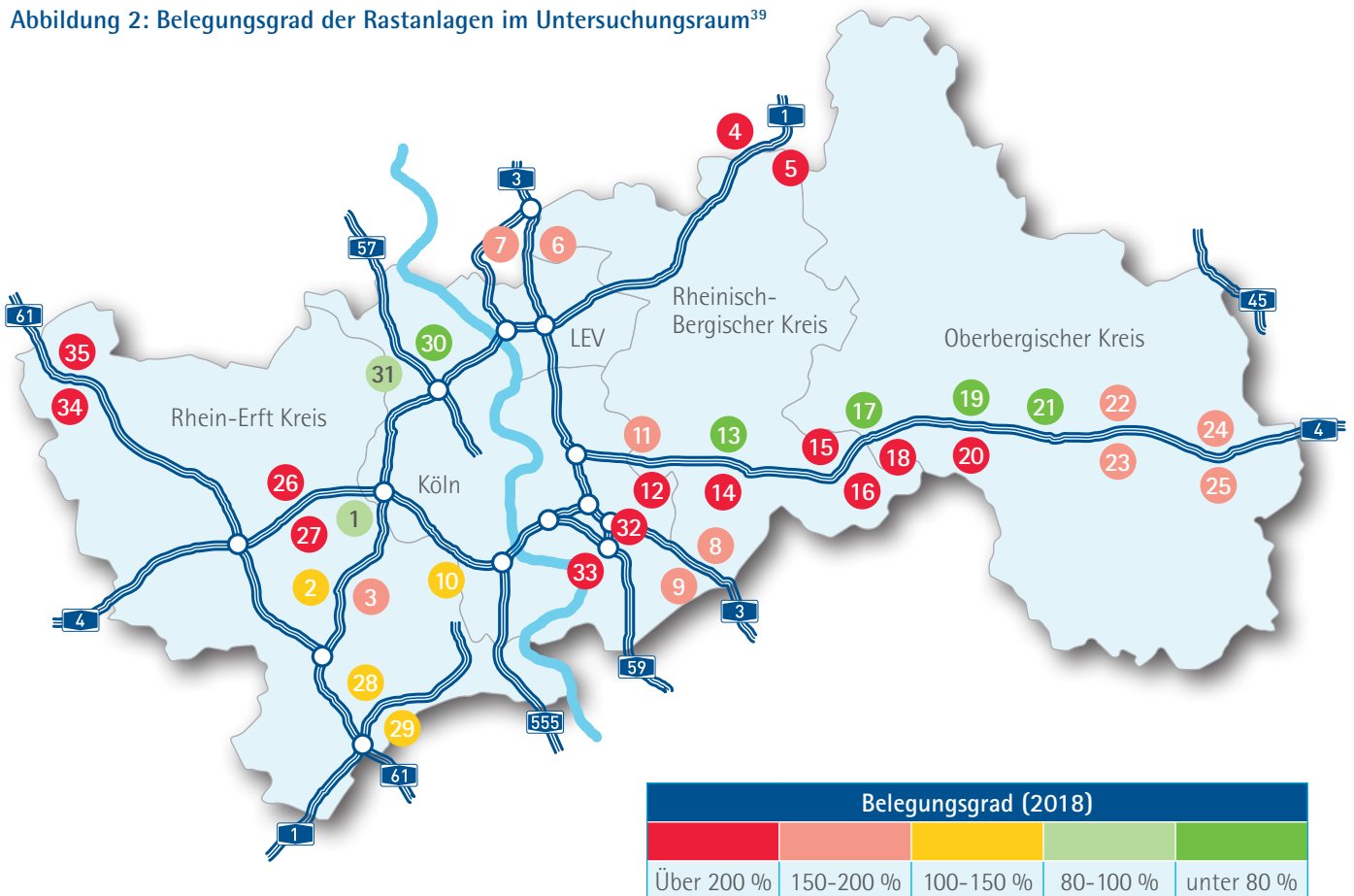
* für Lkw gesperrt / ** Tankstelle temporär geschlossen und im Umbau

38 Quellen: Straßen.NRW 2018; (a) Betreiber-Angaben; (b) Eigene Zählungen, Januar bis März 2019, zwischen 22 und 5 Uhr morgens, siehe unter 3.3.1.

Legende:	Typ	Name der Anlage	Typ	Name der Anlage	Typ	Name der Anlage
	P	ohne WC	R	mit Raststätte	TRM	TR mit Motel
	PWC	mit WC	TR	mit Tankstelle und Raststätte	AH	Autohof


Für den überwiegenden Teil der Rastanlagen und Autohöfe liegt die durchschnittliche Belegung aber deutlich über 100 % und erreicht Spitzenwerte von z. B. bis zu 383 % auf der Rastanlage Bedburger Land Ost. Dort parken also nahezu vier Lkw pro ausgewiesenem Stellplatz.

Abbildung 2: Belegungsgrad der Rastanlagen im Untersuchungsraum³⁹



Um Aussagen hinsichtlich der Gesamtauslastung und des Fehlbestandes entlang von Streckenabschnitten treffen zu können, ist es zudem sinnvoll, nicht nur die Belegung und Auslastung einer einzelnen Rastanlage, sondern auch mehrere Rastanlagen im räumlichen Zusammenhang auf einem längeren Streckenabschnitt zu betrachten (siehe Tabelle 4; zur Methode der Bedarfsanalyse siehe Kapitel 4.3.1).

Tabelle 4: Lkw-Stellplatzbelegung nach Autobahnabschnitt im Einzugsgebiet der IHK Köln⁴⁰

	Abschnitt zwischen	Verfügbare Lkw-Parkstände (Straßen-NRW 2018)				Ø Belegung werktags (Eigene Zählung 2018 / 2019)		
		Je km	Ist	Geplant	Δ	Absolut	in Prozent	Überbelegung
A 1	AK Leverkusen und AS Remscheid	1,71	41	141	100	96	234	55
	AK Köln-West und AK-Leverkusen	0	0	0				0
	AD Erfttal und AK Köln-West	8,58	206*	365	159	255	124	49
A 3	AD Langenfeld und AD Heumar	1,42	34	34		65	191	31
	AD Heumar und AS Rösrath	2,38	57	57		93	163	36
A 4	AK Kerpen und AD Heumar	5,29	127	156	29	268	211	141
	AK Köln-Ost und AS Eckenhagen	6,08	146	219	73	318	218	172
A 57	AK Köln-Nord und AS Worringen	0,83	20	20		20	100	0
A 59	AD Heumar und AS Spich	0,83	20	104	84	65	325	45
A 61	AK Kerpen und AD Jackerath	2	48	263	215	179	373	131
A 553	AK Bliesheim und AS Brühl-Nord	4,63	111	111		146	132	35
A 555	AK Köln-Süd und AS Bornheim	0	0	25	25			0
Summe			810	1495	685	1505	186	695

Einteilung der Abschnitte in Anlehnung an DEGES, 2018; AK = Autobahnkreuz, AD = Autobahn-Dreieck, AS = Anschlussstelle

* Der Autohof Frechen wird hier der AS Frechen und dem BAB A1 Abschnitt AD Erfttal und AK Köln-West zugerechnet.

Sowohl die Einzelbetrachtung von Rastanlagen als auch die Betrachtung von Parkraumangebot und -nachfrage auf Streckenabschnitten bestätigen die deutliche Überbelegung der aktuell vorhandenen Lkw-Stellplätze. Eine weitere Aufnahme von Lkw ist dann nur noch unter deutlicher Beeinträchtigung des Verkehrsflusses und der Verkehrssicherheit möglich. Zu Spitzen-Zeiten der Nachfrage parken die Lkw auch parallel zu den Fahrspuren auf den Parkplätzen, auf Pkw-, Bus-Stellplätzen als auch im Zu- / Ausfahrtsbereich der Servicestationen und Tankstellen. Zu Zeiten maximaler Belegung stehen dann auf nahezu allen Rastplätzen Lkw bis in die Ab- und Auffahrten der Autobahnen hinein. Diese stellen dann ein nicht zu vernachlässigendes Risiko für Verkehrsteilnehmer dar, welche die Rastanlagen anfahren oder diese verlassen. So wurden an der Rastanlage Bedburger Land im Rahmen der Vor-Ort-Analyse am 27. März 2019 um 22 Uhr allein vier Lkw auf und neben der Beschleunigungsspur zur Autobahn BAB A61 gezählt. Gesichtet wurden u. a. auch Lkw auf Standstreifen ohne Warnblinker oder Rücklicht und nur kenntlich gemacht mit reflektierenden Warnwesten.

Ebenfalls wurden an mehreren Zähltagen entlang der BAB A1 Fahrtrichtung Wuppertal – Leverkusen auf Höhe des Leverkusener Kreuzes zwischen drei und fünf verkehrswidrig abgestellte Lkw auf dem zwar deutlich überbreiten aber unbeleuchteten Seitenstreifen gesichtet.

40 Quellen: Straßen.NRW 2018; (a)Autohof-Betreiber; (b)Eigene Zählungen, Januar bis März 2019, zwischen 22 und 5 Uhr morgens, siehe unter 3.3.1.

3.4. Das Parkstandangebot aus Sicht der Logistik- und verladenden Wirtschaft

Für den Untersuchungsraum wurde ebenfalls untersucht, wie Verlader und Spediteure vom Mangel an Lkw-Parkplätzen betroffen sind und welchen Beitrag sie bei der Schaffung von zusätzlichem Lkw-Parkraum leisten können.⁴¹ Dieses Kapitel befasst sich nun mit dem Parkstandangebot aus Sicht der Unternehmen. Zu möglichen Konzepten und Beiträgen der Privatwirtschaft zur Lösung der Parkraumproblematik siehe Kapitel 5.2.

Betroffenheit der Verlader

Im allgemeinen Kontext gelten Verlader als „Nachfrager bzw. Auftraggeber für Transport- und Logistikdienstleistungen“.⁴² In der Regel sind dies demnach Industrie- und Handelsunternehmen, die durch das Verladen von Gütern Transporte induzieren. Bei der Suche nach Experten für die verladende Wirtschaft erfolgte eine Eingrenzung auf den Großraum Köln. Wie obig bereits geschildert, verfügt das Untersuchungsgebiet über eine hohe Dichte an Industrieunternehmen, insbesondere aus der Chemieindustrie und aus dem Fahrzeugbau. Obwohl eine Vielzahl an Unternehmen in der Region vorhanden ist, war die Resonanz gering. Letztendlich erklärten sich zwei Experten verladender Unternehmen aus der Chemiebranche aus dem Großraum Köln zu einem Experteninterview bereit.

Die Betroffenheit der Verlader äußert sich in vielerlei Hinsicht und nicht unbedingt auf direktem Wege. Auch, wenn die Verlader nicht unmittelbar von der Anzahl an Lkw-Parkplätzen abhängig sind, so betrifft es sie doch über mittelbare Auswirkungen. Beide interviewten Experten betonten eine zu geringe Anzahl in der näheren Umgebung Kölns. Insbesondere für Experte 1 (Leverkusen) stellt dies ein ernstzunehmendes Problem dar, da die im Umfeld liegenden öffentlichen Rastanlagen jeweils zu den am stärksten überlasteten gehören. Eine ähnliche Situation gilt auch für Verlader, die im Kölner Südosten oder im Nordwesten des Rhein-Erft-Kreises ansässig sind (vgl. Kapitel 3.3.2).

Das Ausmaß des gesetzeswidrigen Parkens hängt dabei jedoch nicht nur von dem Nichtvorhandensein von öffentlichem Parkraum ab. Auch die speditionseigene Disposition, die aktuelle Verkehrssituation, die verbleibende Lenkzeit des Fahrers und die Parkmöglichkeiten des Verladers vor Ort beeinflussen maßgeblich, ob ein Lkw zum ‚Wildparken‘ gezwungen wird. Ist der Parkraum beim Verlader erschöpft oder beispielsweise Nachtparken untersagt, bleibt dem Fahrer oft keine andere Möglichkeit, als besagte Notfallparkplätze anzusteuern. Infolge der parkenden Lkw in angrenzenden Wohngebieten, Naherholungsgebieten oder Gewerbegebieten ist dies mittelbar oder unmittelbar auf benachbarte Unternehmen zurückzuführen.

Die Gesprächspartner selbst berichten von zugeparkten und vermüllten Straßenzügen in der direkten Umgebung des Betriebsgeländes. Durch das Nichtvorhandensein einer befriedigenden Anzahl an öffentlichen und privaten Parkmöglichkeiten im Verladerumfeld hätten die Lkw-Fahrer kaum eine andere Möglichkeit, als dort ihre Ruhezeit zu verbringen. Aus Mangel an entsprechender Ausstattung mit Mülleimern, sanitären Anlagen und Aufenthaltsräumen für die Fahrer würden die illegal genutzten Parkräume in entsprechend „unsittlichen“ Zuständen gehalten. Auch medial werde dieses Thema immer wieder durch die lokale Presse aufgegriffen, wodurch wiederum öffentlicher Druck auf die beteiligten Akteure der Logistik ausgeübt werde. Einerseits

41 Meyn 2019

42 VerkehrsRundschau 2019

brächten betroffene Bürger in erster Linie die Spediteure mit den widrigen Umständen in Verbindung. Andererseits fielen die Missstände indirekt auf das verladende Unternehmen aus der Nachbarschaft zurück. In der Regel werde nicht unterschieden, ob der angeprangerte Verloader auch tatsächlich für die Situation verantwortlich ist (beispielsweise durch ein zu geringes Angebot an unternehmenseigenen Parkflächen).

Der Lkw-Stellplatzmangel wirkt sich darüber hinaus durch weitere Aspekte auf die Verloader aus. Beide Experten erwähnen mehrfach während der Gespräche die Arbeitssituation für Lkw-Fahrer im Allgemeinen. Es wird betont, dass das Fehlen von ausreichend Parkraum im Zusammenhang mit anderen Faktoren der Arbeitnehmerbedingungen für Stress und eine hohe Beanspruchung bei den Beteiligten Sorge, die wiederum am Verladepersonal bei der Abfertigung an der Be- und Entladerampe ausgelassen würden. Ein besonderer Auswuchs dessen sei der Fahrermangel, der schon seit mehreren Jahren die Speditionsbranche kennzeichnet. Durch die Äußerungen der Experten wird deutlich, dass die Situation auch weitreichende Auswirkungen auf die Verloader hat.

Nicht nur die Fahrer selbst übertragen die defizitären Umstände auf die Verloader, sondern auch Speditionen, die als Kunden bzw. Vertragspartner für die Transportabwicklung fungieren. Diese haben im Zusammenhang mit fehlenden Parkmöglichkeiten der Fahrer sowohl an öffentlichen Rastanlagen als auch beim Verloader zunehmend mit Effektivitätsverlusten ihrer Lkw zu kämpfen. In diesem Zusammenhang wirkt sich das Betroffensein vom Lkw-Stellplatzmangel auf monetäre Weise aus. Zwar beteuern beide Gesprächspartner in den Interviews, dass keine spürbaren Auswirkungen zu erkennen seien, die unmittelbar auf das Fehlen von Lkw-Parkplätzen schließen ließen. Allerdings ergäben sich für die Spediteure durch den Laufleistungsverlust der Lkw höhere Kosten, die wiederum finanzielle Auswirkungen auf die Verloader hätten.

Die negativen Folgen für verladende Unternehmen sind hingegen eher branchenspezifisch. In der Chemiebranche bestünden relativ hohe Sicherheitsanforderungen für die Transporte, und dahingehend seien die Frachtraten höher als in anderen Branchen. Die monetären Auswirkungen, die durch den Kostendruck der Speditionen weitergegeben würden, spielten aus diesem Grund eine untergeordnete Rolle. Speziell für die Chemiebranche ergäben sich ferner auch besondere Anforderungen an Sicherheitsparkplätze. Während das Thema Sicherheit bei einem Hersteller von Elektronikartikeln beispielsweise in dem Kontext der Diebstahlsicherheit betrachtet werde, wirke sich dieser Aspekt in der betroffenen Branche eher durch die Gewährleistung von Unfallfreiheit aus, sodass bei einem etwaigen Vorfall der Schaden für Dritte so klein wie möglich ausfalle. Eine Betroffenheit durch das Fehlen von adäquaten Sicherheitsparkplätzen stellt sich für die Experten demnach also nicht dar und hat dementsprechend für den Großraum Köln, wo eine Vielzahl an Chemieunternehmen ansässig ist, eine vermeintlich geringere Relevanz.

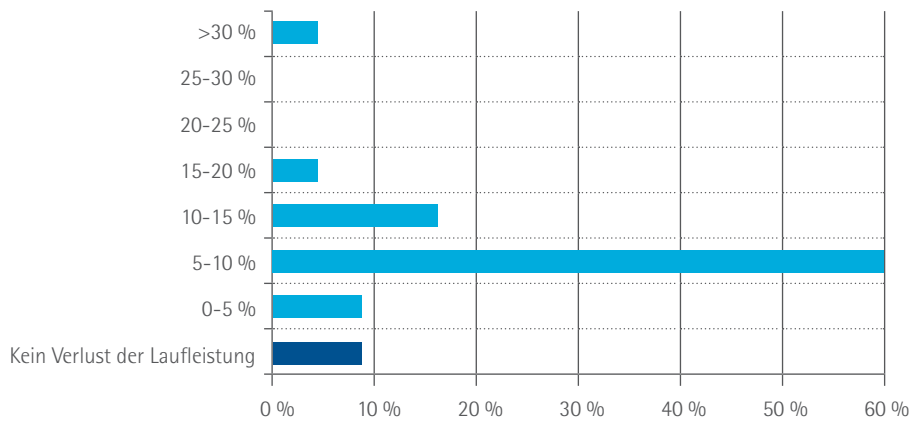
Wie der Aspekt der Sicherheitsparkplätze allerdings verdeutlicht, ist die Betroffenheit der Verloader schwer zu verallgemeinern. Allein der Vergleich der Unternehmensgröße der betrachteten Verloader untermauert individuelle Spezifika, die zu differenzieren sind. Experte 2 berichtet von ca. dreißig täglich abzufertigenden Lkw, wohingegen beim Verloader von Experte 1 mit 750–1000 ein Vielfaches dessen an Lkw be- oder entladen wird. Daraus resultierend ergibt sich für Experte 1 auch eine größere Betroffenheit durch den Lkw-Stellplatzmangel, da mit steigender Lkw-Anzahl auch die Komplexität der Abfertigung und Organisation wächst.

Spediteure

Parallel zu den Expertengesprächen mit Verladern hat ebenfalls eine Online-Befragung von Spediteuren stattgefunden, an der 39 Unternehmen aus dem Großraum Köln teilgenommen haben.

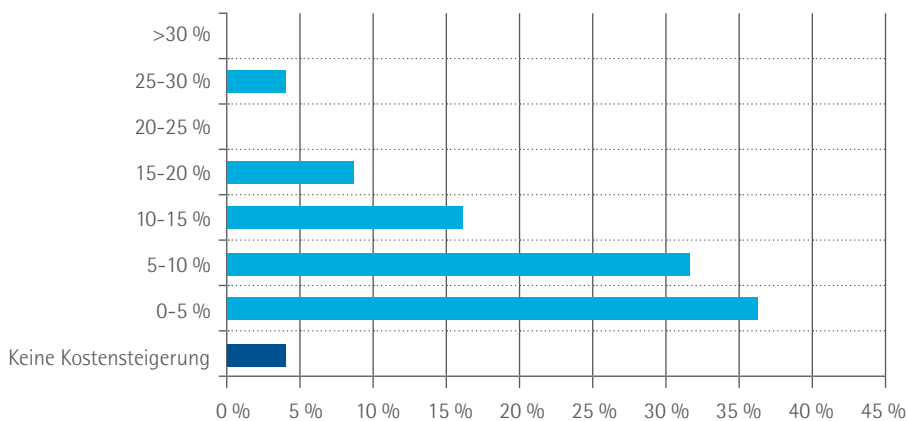
Die Betroffenheit der Spediteure vom Lkw-Parkplatzmangel äußert sich in erster Linie durch den Effizienzverlust der Lkw. Der überwiegende Teil der befragten Spediteure (57 %) nannte einen Verlust der Laufleistung von 5 bis 10 %. 17 % gaben an, einen Laufleistungsverlust von 10 bis 15 % zu haben (vgl. Abbildung 3). Insgesamt ergibt sich durch die Berechnung des arithmetischen Mittels für die Spediteure im Großraum Köln ein Verlust der Laufleistung von 8,7 % durch den Lkw-Parkplatzmangel. Der Effizienzverlust der Lkw zeigt sich in diesem Sinne durch eine zunehmende Parksuchzeit.

Abbildung 3: Verlust der Laufleistung durch Parksuchzeit



Der Verlust der Laufleistung spiegelt sich bei den Spediteuren auch in einer Kostensteigerung wider. Der Großteil der Befragten (83 %) gab dabei an, eine Kostensteigerung durch Parkraumangel zwischen 0 und 15 % zu verzeichnen, wobei die meisten eine Steigerung der Kosten von 0 bis 5 % angaben (vgl. Abbildung 4). Die Berechnung des arithmetischen Mittels ergibt eine Kostensteigerung von 7,83 %.

Abbildung 4: Kostensteigerung durch Parkraumangel



Darüber hinaus drückt sich die Betroffenheit der Spediteure vom Mangel an Lkw-Parkplätzen über die Beurteilung der Parkangebote im Großraum Köln aus (vgl. Abbildung 5). Deutlich wird dies insbesondere bei der Wahrnehmung der absoluten Anzahl an Lkw-Parkplätzen bei Verladern. 64 % schätzen das Angebot der Verlager als sehr schlecht ein, weitere 32 % als schlecht. Demzufolge erachten lediglich 4 % der Befragten das Angebot als positiv. Die absolute Anzahl der Parkplätze der öffentlichen Hand wird ebenfalls als überaus negativ gesehen. Hierbei meinen 92 %, das Parkplatzangebot für Lkw sei schlecht oder sehr schlecht. Etwas positiver fällt die Beurteilung der Autohöfe aus. 16 % der Befragten empfinden diese zumindest als gut. Die Meinung zu Sicherheit und Ausstattung der Lkw-Parkmöglichkeiten fällt auch hier überwiegend negativ aus, jedoch deutlich positiver als die Beurteilung der Informationsbereitstellung über freie Lkw-Parkkapazitäten. 100 % der befragten Spediteure gaben an, das Informationsangebot als sehr schlecht oder schlecht zu sehen. Im Vergleich zur Parkplatzsituation deutschlandweit ergibt sich ein ähnliches Bild (vgl. Abbildung 6).

Abbildung 5: Beurteilung der Angebote im Großraum Köln

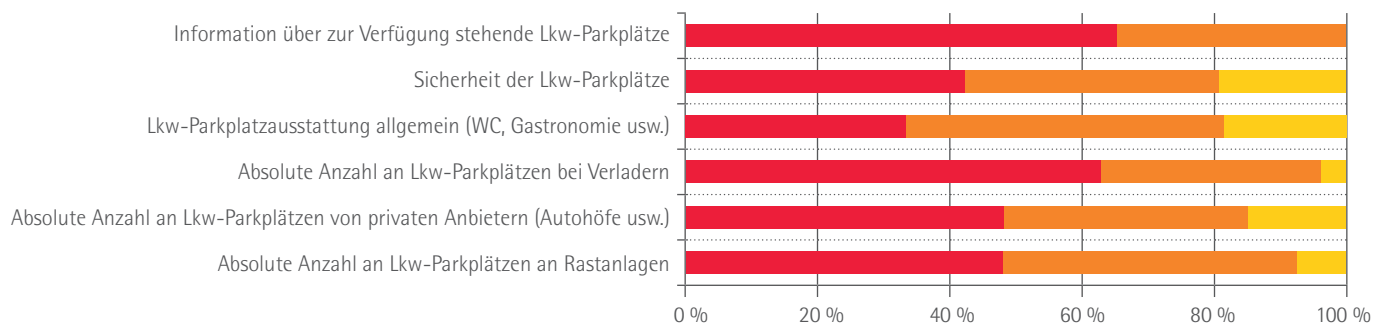
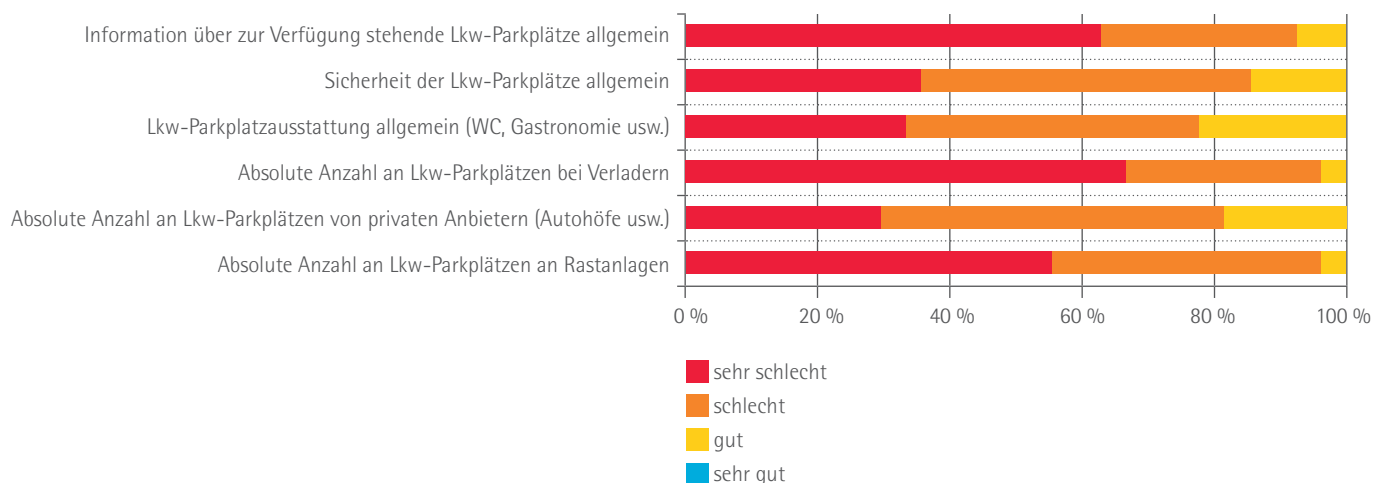


Abbildung 6: Beurteilung der Angebote in Deutschland allgemein



Letztendlich zeichnet sich ab, dass Spediteure im Gegensatz zu den Verladern größere und direktere Betroffenheit vom Mangel an Lkw-Stellplätzen aufweisen. Die zuvor beschriebene mittelbare Betroffenheit der Verlager steht in direktem Zusammenhang mit den negativen Einflüssen für Spediteure. Verglichen mit den Verladern lassen sich bei den Spediteuren hierbei durch den Laufleistungsverlust und die damit in Verbindung stehende Kostensteigerung direkte Auswirkungen verzeichnen.

4. Ausbau und Neubau von Rastanlagen

Nachdem in den vorherigen Kapiteln das Angebot und die Nachfrage bezüglich Lkw-Parkraum im Großraum Köln gegenübergestellt wurden, widmet sich Kapitel 4 nun den Aus- und Neubauplänen im Untersuchungsgebiet und geht auf die Herausforderungen beim Neubau von Rastanlagen ein.

4.1. Ausbaupläne für Lkw-Rastanlagen im Großraum Köln

Nach Information von Straßen.NRW und DEGES sind an den Autobahnen im Bezirk der IHK Köln aktuell elf Neu- oder Ausbaumaßnahmen zur Erhöhung der Anzahl an Lkw-Parkständen geplant oder befinden sich in der Voruntersuchung (siehe Tabelle 5). Insgesamt sind demnach 685 zusätzliche Lkw-Parkstände geplant.

Tabelle 5: Ausbau- und Neubaupläne für Lkw-Parkstände⁴³

	Typ	Name der Anlage	Neu- / Ausbau	Stand	Planung	Anzahl Lkw-Parkstände		
						Ist	Soll	Δ
A 1	PWC	Rastplätze Bergisches Land West	Neubau	Standortuntersuchung	DEGES	0	50	50
	PWC	Rastplätze Bergisches Land Ost	Neubau	Standortuntersuchung	DEGES	0	50	50
	TR	Ville West	Ausbau	in Planung	Straßen.NRW	44	125	81
	TR	Ville Ost	Ausbau	in Planung	Straßen.NRW	47	125	78
A 4	PWC	Hasbacher Höhe Nord	Ausbau	in Planung	Straßen.NRW	15	53	38
	PWC	Hasbacher Höhe Süd	Ausbau	in Planung	Straßen.NRW	15	50	35
	TR	Frechen Nord	Ausbau	in Planung	Straßen.NRW	22	51	29
A 555	PWC	Im Eichkamp West	Reaktivierung	in Planung	Straßen.NRW	0	25	25
A 59	TR	Liburer Heide	Neubau	in Planung	Straßen.NRW	0	84	84
A 61	TR	Bedburger Land West	Ausbau	in Planung	Straßen.NRW	24	130	106
A 61	TR	Bedburger Land Ost	Ausbau	in Planung	Straßen.NRW	24	133	109
Summe						685		

Ausbaupläne entlang der BAB A1

Hoher Bedarf an zusätzlichen Lkw-Parkständen besteht u. a. entlang der BAB A1 zwischen den Autobahnkreuzen Wuppertal-Nord und Leverkusen. Zwar erhält die Rastanlage Remscheid Ost in Fahrtrichtung Wuppertal aktuell eine neue Servicestation, aber ein Ausbau der Lkw-Stellflächen ist aufgrund der Topografie vor Ort nicht vorgesehen.⁴⁴

Auf dem BAB A1-Abschnitt zwischen Wuppertal und Leverkusen ist daher der Neubau der Rastplätze Bergisches Land Ost und West beidseits der Autobahn geplant. Die Rastplätze sollen je Fahrtrichtung über 50 Lkw-Stellflächen und 20-30 Pkw-Stellflächen und WC-Anlagen verfügen. Die Planung und Realisierung der Parkplätze erfolgt durch die Projektmanagementgesellschaft DEGES im Auftrag von Straßen.NRW.

⁴³ Quellen: Straßen.NRW 2018; DEGES 2019d

⁴⁴ Richter 2019

Im Rahmen einer Standortvoruntersuchung (Planungsauftrag für eine Standortuntersuchung (Standortfindung)) wurden geeignete Standorte auf deren funktionale, verkehrliche, umweltbezogene (Lärm- und Immissionsschutz) und wirtschaftliche Eignung hin untersucht. In die engere Auswahl kamen potenzielle Standorte in Burscheid, Leverkusen und Wermelskirchen.⁴⁵

Bereits die Standortuntersuchungen haben in den betroffenen Gemeinden Kritik hervorgerufen. So haben die Gemeinderäte von Leverkusen und Burscheid Resolutionen gegen den Bau der Rastanlagen auf ihren Gebieten verabschiedet. Hervorgebrachte Argumente gegen den Bau der Rastplätze sind u. a. zusätzliche Lärm- und Verkehrsbelastung in den ohnehin bereits stark verkehrsbelasteten Gemeinden, Befürchtung ansteigender Kriminalität in den angrenzenden Wohngebieten als auch Sorge wegen der Zerstörung von Natur und Wald und weiterer Flächenversiegelung.⁴⁶ Zugleich kommen aus betroffenen Kommunen aber auch Vorschläge zu einer räumlichen Aufteilung der Rastanlagen je Fahrrichtung auf unterschiedliche Standorte und Gemeinden, um die Belastung für eine Gemeinde zu reduzieren, und es werden alternative Standorte für einen Parkplatz vorgeschlagen.⁴⁷

Im Mai 2019 haben das Verkehrsministerium des Landes Nordrhein-Westfalen und die DEGES das Ergebnis der Standortuntersuchung und die Vorzugsstandorte für die zwei neu zu bauenden Rastplätze vorgestellt: Burscheid / Dürscheid-Hahnensiefen (Fahrrichtung Köln) und Leverkusen-Lützenkirchen (Fahrrichtung Dortmund).⁴⁸

Die finale Entscheidung über den Standort der neuen Anlagen obliegt dem Land NRW und dem Bund. Nach der Standortentscheidung sieht der Regelablauf ein Prüf- und Genehmigungsverfahren von sieben bis acht Jahren vor. Sollten keine Einwendungen oder Klagen gegen den Bau erfolgen, wäre mit einer Fertigstellung und Freigabe der Rastplätze ab 2026 zu rechnen.⁴⁹

Aktuelle Informationen zum Planungs- und Genehmigungsstand veröffentlicht die DEGES auf Ihren Webseiten: <https://nrw.deges.de/projekte/aus-und-neubau-von-parkplaetzen-sowie-tank-und-rastanlagen/neubau-pwc-bergisches-land-ost-west-a-1>.

Entlang der BAB A1 zwischen Kreuz Leverkusen und Kreuz Bliesheim ist der Ausbau der beiden Rastanlagen Ville West (von 44 auf 125 Lkw-Stellplätze) und Ost (von 47 auf 125) geplant. Dies erscheint viel, wurden doch im Rahmen der Vor-Ort-Analyse Überbelegungen von rund 50 Fahrzeugen auf diesem Streckenabschnitt festgestellt. Jedoch ist hier mit einer deutlichen Zunahme des Schwerverkehrsaufkommens zu rechnen infolge der Fertigstellung der neuen Leverkusener Brücke und deren Freigabe für den Lkw-Verkehr. Ansprechpartner für die Ausbaumaßnahmen an den Rastanlagen Ville West und Ost ist die Regionalniederlassung Ville-Eifel von Straßen.NRW. Diese betreut auch die Ausbaumaßnahmen an den BAB A61-Rastanlagen Bedburger Land West (von 24 auf 130 Lkw-Stellplätze) und Bedburger Land Ost (von 24 auf 133). Beide Rastanlagen an der BAB A61 nehmen bereits heute weit mehr als das Dreifache des vorgesehenen ruhenden Lkw-Verkehrs auf.

45 DEGES 2019d

46 Hauser 2017

47 Sting 2017, Sting 2019a, Sting 2019b

48 DEGES 2019d

49 Vgl. DEGES 2018

Ausbaupläne entlang der BAB A3

Neben dem Abschnitt der BAB A1 zwischen Köln und Wuppertal betreut die DEGES auch Maßnahmen entlang der BAB A3 zwischen Autobahndreieck Heumar und der Landesgrenze mit Rheinland-Pfalz. Auf diesem Streckenabschnitt wurde auf Basis der Belegungserhebung aus dem Jahr 2008 für das Jahr 2025 ein Fehlbestand von über 200 Lkw-Stellplätzen prognostiziert.⁵⁰ Laut DEGES erschweren u. a. Überschwemmungsgebiete und parallel zur Autobahn verlaufende Fernleitungstrassen den Neubau von größeren Rastanlagen. In den Überschwemmungsgebieten ist kein Anlagenbau möglich.⁵¹ Daher liegt der Fokus auf dem Ausbau bzw. der effizienteren Nutzung bestehender Flächen, jedoch mit dem Fokus auf Rastplätzen außerhalb der IHK Köln-Region, u. a. der Rastplatz Logebachtal (Ausbau von 38 auf 55 Lkw-Stellplätze)⁵² und die Rastanlage Siegburg Ost (Ausbau von 48 auf 80). Für letztere wird auch die Realisierung von neuen Parkverfahren (hierzu mehr Kapitel 5.1.2) in Betracht gezogen.

Ausbaupläne entlang der BAB A4

Die Regionalniederlassung Rhein-Berg von Straßen.NRW betreut die Aus- und Neubaupläne der BAB A4-Rastanlagen Frechen Nord (von 22 auf 51) sowie der Rastplätze Hasbacher Höhe Nord (von 15 auf 53) und Süd (von 15 auf 50).

Die bestehende Tank- und Rastanlage Frechen Nord befindet sich nördlich der BAB A4 in Fahrtrichtung Köln-Aachen zwischen den Autobahnkreuzen Köln-West und Kerpen. Geplant ist dort neben dem Ausbau von Lkw- und Pkw-Stellplätzen auch eine Überarbeitung des Beleuchtungskonzepts und der Energieversorgung sowie die Erneuerung der Lärmschutzwände im Seitentrennstreifen und im rückwärtigen Bereich der Anlage. Die Ausbauplanung, komplette Ausschreibung mit Leistungsverzeichnis und Baubeschreibung liegen abschließend vor, und die Maßnahme steht kurz vor der Veröffentlichung im Rahmen eines EU-weiten Vergabeverfahrens. Sollte dieses ohne Verzögerungen über die Bühne gehen, könne mit einem Baubeginn ab Herbst 2019 und einer Fertigstellung Anfang 2021 gerechnet werden. Auf Seiten des Betreibers der Serviceeinrichtungen ist zudem die Einrichtung mehrerer Elektroladesäulen geplant. Verzögert wurde die Planung in Frechen Nord zum einen durch eine notwendige und erschwerte Bereitstellung der Stromversorgung der Beleuchtungsanlage und zum anderen durch notwendigen Grunderwerb sowie naturrechtliche und landschaftspflegerische Anforderungen.⁵³

Die bestehenden Rastanlagen Hasbacher Höhe Nord und Süd befinden sich auf dem BAB A4-Abschnitt zwischen Köln und Olpe. Geplant ist dort die Sanierung der vorhandenen Parkplatzflächen, die Beleuchtung der Rastanlagen, die Einrichtung von Längsparkstreifen für Großraum- und Schwertransporte (GST) und die Errichtung von Lärmschutzwänden, die Erneuerung der passiven Schutzeinrichtungen, landschaftspflegerische Maßnahmen, die Erneuerung der WC-Gebäude sowie die Erneuerung des Entwässerungssystems durch Errichtung einer Regenwasserbehandlungsanlage.⁵⁴ Die Maßnahmen befinden sich Stand April 2019 in der Vorentwurfsphase. Der voraussichtliche Baubeginn soll Anfang 2021 erfolgen, das Bauende ist für 2022 prognostiziert.

50 DEGES 2019b

51 DEGES 2018

52 DEGES 2019c

53 Straßen.NRW RNL Rhein-Berg 2019b

54 Straßen.NRW RNL Rhein-Berg 2019a

Ausbaupläne entlang der BAB A59

Ebenfalls fällt in den Aufgabenbereich der Regionalniederlassung Rhein-Berg die Planung und Realisierung der Neuanlage Liburer Heide, einer bewirtschafteten Tank- und Rastanlage. Sie soll im Zuge des sechs-streifigen Ausbaus der BAB A59 zwischen Köln und Bonn an der heutigen Autobahnanschlussstelle Lind errichtet werden und von beiden Fahrtrichtungen erreichbar sein. Da die bereits bestehenden Tank-Anlagen Schloss Röttgen West und Ost entlang der BAB A59 laut Straßen.NRW nicht die Nachfrage nach Lkw-Parkraum decken (prognostiziert wird ein Stellplatzbedarf von 71 Lkw im Jahr 2025)⁵⁵, ist der Neubau einer TR-Anlage Liburer Heide mit 84 Lkw-Stellplätzen geplant. Die Planung der Anlage befindet sich derzeit im Vorentwurf zur Genehmigung beim Bundesverkehrsministerium. Mit einer Genehmigung der Planung rechnet Straßen.NRW im Jahr 2019, sodass anschließend mit dem Planfeststellungsverfahren und der Aufstellung des Feststellungsentwurfes begonnen werden könne. Erfahrungsgemäß sei dann mit einer Verfahrensdauer von drei bis vier Jahren zu rechnen. Mit dem Baubeginn könne wiederum frühestens ab Ende 2024 und aufgrund umfangreicher Arbeiten mit der Fertigstellung frühestens ab 2028 gerechnet werden. Denn auch bei der Planung der Neuanlage Liburer Heide gilt es, unterschiedliche Interessen und Einwände, Umweltschutz- als auch verkehrliche Gesichtspunkte zu beachten, u. a. Bedenken hinsichtlich der Dimension der Anlage sowie Sorgen über zusätzliche Lärmbelästigung von Seiten der Anwohner. Erschwerend kommt hinzu, dass gut genutzte landwirtschaftliche Flächen der Anlage weichen bzw. Kompensationsflächen wegen hochwertiger Böden verlegt werden müssen.

Ausbaupläne entlang der BAB A555

Eine weitere Rastanlage soll auf der BAB A555, Fahrtrichtung Bonn, reaktiviert werden. Die dortige aktuell stillgelegte Rastanlage Im Eichkamp soll nach Wiedereröffnung 25 Lkw-Parkstände aufweisen. Zuständig für Planung und Realisierung ist in diesem Fall die Autobahn Niederlassung Krefeld von Straßen.NRW.

Zwischenfazit zu Ausbauplänen und Bedarfen

Um jeweils den Handlungsbedarf für die nahe Zukunft festzulegen, dienen die Zahlen zur Lkw-Parkstandbelegung als Planungsgrundlage für Verkehrsprognosen. Mit der Ermittlung der Parkraumnachfrage kann die zukünftig zu erwartende Nachfrage nach Lkw-Parkplätzen anhand der durchschnittlichen täglichen Verkehrsstärke des Schwerverkehrs (DTVsv) für die Länge eines Streckenabschnitts geschätzt werden.⁵⁶

Die letzte, zum Zeitpunkt dieses Zwischenberichtes öffentlich verfügbare Parkstand-erhebung der DEGES aus dem Jahr 2013 schrieb die Erhebung des BMVBS mit dem Basisjahr und einer Prognose der Planzahlen für das Prognosejahr 2025 fort. Eine von der BAST im Auftrag des BMVI in 2018 durchgeführte Parkstand-erhebung dient nun als Basisjahr für eine Prognose der Planzahlen für das Prognosejahr 2030 sowie der Fortschreibung des Netzkonzeptes mit dem Zielhorizont 2030. Die Veröffentlichung der Ergebnisse steht jedoch zum Zeitpunkt der Erstellung dieser Studie noch aus.⁵⁷

Die Untersuchungen im Bezirk der IHK Köln zeigen, dass die dort langfristig geplanten Aus- und Neubaumaßnahmen den aktuellen Bedarf an Lkw-Stellplätzen zwar knapp, aber bereits jetzt absehbar nicht vollständig decken können. Einem im Rahmen dieser Studie erhobenen durchschnittlichen Fehlbestand von 695 (Kapitel 3.3.2) stehen 685 von Bund und Land geplante zusätzliche Lkw-Stellplätze gegenüber, deren Fertigstellung sich aufgrund der zuvor beschriebenen langwierigen Plandurchführungen noch bis zu acht Jahren hinauszögern kann (Kapitel 4.3)

55 Straßen.NRW 2017

56 Vgl. Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen 2011

57 Vgl. Deutscher Bundestag, 2019

Unter Berücksichtigung des zu erwartenden Verkehrswachstums bis 2030 ist auch mit einer Zunahme der Nachfrage nach Lkw-Stellflächen zur Verbringung der Ruhezeiten zu rechnen. Beispielsweise rechnet die DEGES für den BAB A1-Abschnitt zwischen Kreuz Leverkusen und Wuppertal Nord mit einem jährlichen Wachstum des Schwerverkehrs von 0,6 %.⁵⁸ Infolge der Wiedereröffnung der Leverkusener Brücke ist zudem mit Rückverlagerungseffekten von Ausweichverkehren zu rechnen, die den im Rahmen dieser Studie gemessenen Fehlbestand regional noch einmal erhöhen können. Umso wichtiger ist es, dem zu erwartenden Mehrbedarf an Lkw-Parkraum frühzeitig mit dem Ausbau von Lkw-Parkständen zu begegnen.

4.2. Typische Einwendungen und Lösungsmöglichkeiten

Langwierige Planungs- und Genehmigungsverfahren von Neubau- und Erweiterungsmaßnahmen an Rastanlagen verdeutlichen, wie sich der Prozess des Neubaus / der Erweiterung einer Rastanlage hinauszögern kann. Es ist keine Seltenheit, dass zwischen Erstplanung und Eröffnung einer Anlage zehn Jahre vergehen, was grundsätzlich auf den Mangel an zur Verfügung stehenden Flächen zurückzuführen ist. In diesem Zusammenhang fällt ebenfalls die Akzeptanz von Rastanlagen im Allgemeinen ins Gewicht. Falls ein zur Verfügung stehendes Gebiet ausfindig gemacht werden konnte, steht häufig ein schnelles Übereinkommen mit der im Umland lebenden Bevölkerung im Wege. Nicht zuletzt gilt es strenge Umweltauflagen zu beachten.

Der Bauablauf ist in erster Linie von der Größe und dem Umfang des Vorhabens abhängig. Die entscheidende und langwierigste Phase ist hierbei das Genehmigungsverfahren. Liegt ein Vorhaben mit erhöhter Schwierigkeit und Einbindung von mehreren involvierten Gruppen vor, ist ein aufwändiges Planfeststellungsverfahren notwendig. Nicht in jedem Fall sind Dritte betroffen, weshalb ebenfalls ein Ablauf ohne Planfeststellungsverfahren möglich ist. Beide Fälle werden im Exkurs-Kapitel 4.3 zum Planungs- und Genehmigungsverfahren bei Aus- und Neubau von Tank- und Rastanlagen beschrieben.⁵⁹ Kapitel 4.2 widmet sich im Folgenden nun typischen Einwendungen gegen den Aus- und Neubau von Rastanlagen und zeigt Lösungsansätze auf.

4.2.1. Bau von Rastanlagen: Typische Einwendungen

Durch Aus- und Neubaumaßnahmen werden unterschiedliche öffentliche und private Interessen berührt, die es im Rahmen von Planfeststellungsverfahren untereinander und gegeneinander abzuwägen gilt. Genehmigungsverfahren können sich aus unterschiedlichen Gründen wesentlich verzögern. Typische Einwendungen von Bürgern, Bürgerinitiativen und Naturschützern gegen den Bau von Rastanlagen sollen in diesem Kapitel erläutert werden.

Zwar gibt es durchaus Verständnis für den Bedarf an zusätzlichem Parkraum für Lkw-Fahrer, Rastplätzen im Allgemeinen eilt aber ein schlechter Ruf voraus.⁶⁰ Häufig werden mit der Errichtung von Rastplätzen eine Zunahme von Kriminalität, Prostitution, Vermüllung und Lärm verbunden. Bezüglich des Lärms befürchten Anwohner in erster Linie eine erhöhte Belastung durch laufende Kühlaggregate, Klimaanlage und Standheizungen der parkenden Lkw. In der teilweise mehrjährigen Bauphase würden sich ebenfalls Lärmstrapazen für die Anwohner ergeben.⁶¹ Insgesamt sind die Gründe für Einwohnerproteste vielfältig. Nicht nur Lärmimmissionen sorgen für Unbehagen, sondern auch resultierende Einschränkungen durch Abgase und Beleuchtung, auch

58 Vgl. DEGES 2019d; Referenzwert Durchschnittliche tägliche Verkehrsstärke DTVSV, 2015.von 12.000 Fahrzeugen in 2015

59 Vgl. hierzu Anhang 1

60 Vgl. Prinz 2019

61 Vgl. Gaertner et al. 2013, 7–8

in Bezug auf angrenzende Flora und Fauna. Häufig wird die Umweltverträglichkeitsprüfung in Frage und der Natur- und Artenschutz in den Vordergrund gestellt. Primär geht es dabei um die Erhaltung der Schutzgüter Pflanzen / Tiere, Boden, Wasser und Landschaft. Aus diesem Grund beteiligen sich Naturschutzverbände in vielen Fällen an Protesten gegen das Bauvorhaben, um den Status quo der Umwelt beizubehalten.

Grundbesitzer befürchten zudem, infolge von Neu- und Ausbaumaßnahmen gezwungen zu werden, ihr Eigentum zu veräußern. Aber auch Anwohner und Landwirte, die nicht von Enteignungen betroffen sind, fürchten einen Imageschaden der Region. Der schlechte Ruf von Rastplätzen und die Vorurteile gegenüber Lkw-Fahrern lassen auf lange Sicht, so wird befürchtet, die Immobilienpreise in Anrainergebieten fallen.⁶²

Ein weiteres häufig vorgebrachtes Argument gegen den Ausbau von Rastanlagen ist, dass damit falsche Anreize für eine zukünftige Verkehrswende gesetzt werden. Durch einen vermehrten Ausbau der Rastanlagen auf deutschen Autobahnen werde zusätzlicher Straßengüterverkehr induziert und der Fokus von der Nutzung der Schienen- und Wasserwege zum Warentransport genommen.⁶³

4.2.2. Bau von Rastanlagen: Kontinuierliche und frühzeitige Beteiligung von Betroffenen

Obwohl bereits das Recht besteht, sich schon vor dem Planfeststellungsverfahren an der Planung zu beteiligen, werden die Möglichkeiten von Bürgern häufig als unzureichend angesehen.⁶⁴ Kritisiert wird, dass die Beteiligung zu einem Zeitpunkt erfolgt, „an dem das Vorhaben bereits eine räumliche und entwurfstechnische Konkretisierung erfahren habe und die Bereitschaft des Vorhabenträgers zu Veränderung gering sei.“⁶⁵ Es würde zudem eine kontinuierliche Beteiligung über alle Verfahrensebenen bevorzugt werden. Durch die Länge der Planungszeiträume zwischen den Verfahrensebenen ist eine durchgehende Beteiligung schwer herzustellen. Darüber hinaus gebe es abgesehen von den formellen Verfahren wenig Alternativen, um sich über den Planungs- und Entscheidungsprozess zu informieren und diese nachvollziehen zu können.⁶⁶

Bund, Land und Industrie sind sich der Schwierigkeiten durchaus bewusst. Das vom Ministerium für Verkehr in NRW und den nordrhein-westfälischen Industrie- und Handelskammern initiierte Bündnis für Mobilität⁶⁷ hat sich zum Ziel gesetzt, Möglichkeiten zur Beschleunigung und Vereinfachung von Planungs- und Bauprozessen zu identifizieren sowie frühzeitige Beteiligungsformate bei Infrastrukturvorhaben weiterzuentwickeln und anzuwenden.

Bereits in 2014 hat das BMVI ein Handbuch veröffentlicht, welches die Planung von Großvorhaben erleichtern soll.⁶⁸ Hierbei wird die Einbindung der Bürger in den Vordergrund gestellt. Im Blickpunkt steht die Beschleunigung des Verfahrens sowie bessere Kommunikation, Information und Transparenz. Auch der Verband der Industrie richtet sich in seiner Richtlinie VDI 7000⁶⁹ „Frühe Öffentlichkeitsbeteiligung bei Industrie- und Infrastrukturprojekten“ an private und öffentliche Vorhabenträger. Solche und weitere Initiativen werden in diesem Kapitel vorgestellt.

62 Vgl. Sting 2012

63 Vgl. Prinz 2019

64 Vgl. BMVI 2014, S. 14

65 Ebenda

66 Vgl. Ebenda

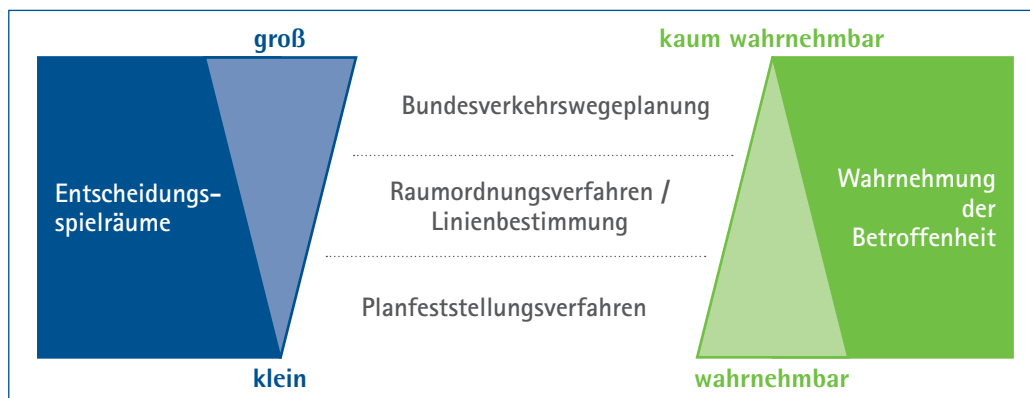
67 <https://www.buendnis-fuer-mobilitaet.nrw.de/>

68 Vgl. BMVI 2014

69 Vgl. VDI 2015

Gerade bei kontroversen Bauvorhaben reicht eine Beschränkung auf eine ausschließlich formelle Beteiligung nicht aus. Eine kontinuierliche Bürgerbeteiligung soll durch informelle Beteiligungsschritte gewährleistet werden, indem vor, innerhalb und zwischen den Verfahrensebenen Mitsprache ermöglicht wird.⁷⁰ Wie Abbildung 7 verdeutlicht, ist das Problembewusstsein in den vorgelagerten Planungsebenen eher niedrig, wodurch eine Beteiligung in diesen Phasen gering ausfällt.

Abbildung 7: Entscheidungsspielräume und Wahrnehmung der Betroffenheit⁷¹



Bei der Einbeziehung der Öffentlichkeit sind in erster Linie die Qualität und die Gegebenheiten der Beteiligungsverfahren entscheidend. Auch zu diesem Punkt wurden von Seiten des BMVI Empfehlungen ausgesprochen, die diesen Faktor bestärken. In erster Linie sei es wichtig, die Belange der Bürger ernst zu nehmen und einen höflichen, respektvollen Umgang zu pflegen. Bei einem unauthentischen Auftreten bestehe die Gefahr, dass Bürger von vornherein das Vertrauen verlieren und sich die Fronten verhärten. Darüber hinaus sollten alle Interessengruppen sorgfältig ermittelt und keine dieser ausgeschlossen werden. Zur Verbreitung der Informationen sollten dementsprechend zielgruppenspezifische Medien genutzt werden.⁷²

Letztendlich heißt transparente Bürgerbeteiligung allerdings auch, den Beteiligten die Möglichkeiten und Grenzen des Verfahrens relativ früh aufzuzeigen, um keine falschen Erwartungen zu wecken. Es muss deutlich gemacht werden, dass informelle Beteiligung vor dem Genehmigungsverfahren das formelle Verfahren nicht ersetzen kann. Denn rein rechtlich kann nur das Planfeststellungsverfahren gerichtlich angefochten werden. Relevant hierbei ist also, dass Vereinbarungen aus informeller Beteiligung sorgfältig dokumentiert werden, sodass sie in den Verfahrensunterlagen auch für den Laien nachvollziehbar sind.⁷³

Insgesamt liegt die Vermutung nahe, das Vorhaben könnte durch eine intensivere Bürgerbeteiligung zunehmend in die Länge gezogen werden. In der Tat ist die zusätzliche informelle Beteiligung zeitintensiv. Doch gemessen an dem Risiko, ohne dementsprechende Beteiligung das Verfahren bei verhärteten Fronten von Gerichten entscheiden zu lassen, lohnt es sich in der Regel, diesen Weg zu gehen. Somit führt eine kontinuierliche und frühzeitige Beteiligung nicht nur zu mehr Akzeptanz, sondern kann insgesamt das Planungsvorhaben beschleunigen. So berichtet Straßen.NRW davon, dass z. B. durch frühzeitige Einbindung der Landwirtschaftskammer in die Planungen von

70 Vgl. Ebenda, S. 15

71 Vgl. Ebenda, S. 15

72 Vgl. BMVI 2014, S. 19

73 Vgl. Ebenda, S. 20

Infrastrukturvorhaben Prozesse beschleunigt werden konnten. Durch frühe Verhandlungen mit Betroffenen könnten vor allem bei Grundbesitzfragen weitere Zeitverluste vermieden werden.⁷⁴

4.2.3. Lärmsanierung als Anreiz

Ein wesentliches Argument von Seiten der Bevölkerung gegen den Aus- und Neubau von Lkw-Rastplätzen ist die befürchtete Lärmbelastung. Daher spielen Schallschutz und Lärmsanierung eine wichtige Rolle bei der Planung und Realisierung neuer Verkehrsinfrastruktur. Neben dem Aufstellen von Lärmschutzwänden können dies konkrete Maßnahmen bei den Betroffenen sein, z. B. die Finanzierung gedämmter Fenster.

Grundsätzlich wird beim Lärmschutz zwischen zwei Beurteilungsrichtlinien unterschieden. Nach dem Bundes-Immissionsschutz-Gesetz (BImSchG) und der Verkehrslärmverordnung (16. BImSchV) besteht ein Recht auf Lärmschutz beim Neubau und bei einer wesentlichen Veränderung von Straßen. In diesem Fall tritt die Lärmvorsorge in Kraft, welche durch folgende Grenzwertüberschreitungen gewährleistet wird:⁷⁵

Tabelle 6: Immissionsgrenzwerte Lärmvorsorge und Auslösewerte Lärmsanierung in dB (A)⁷⁶

	Lärmvorsorge		Lärmsanierung	
	Tag	Nacht	Tag	Nacht
an Krankenhäusern, Schulen, Altenheimen usw.	57	47	67	57
in reinen und allgemeinen Wohngebieten und Kleinsiedlungsgebieten	59	49	67	57
in Kern-, Dorf- und Mischgebieten	64	54	69	59
in Gewerbegebieten	69	59	72	62

Falls es sich jedoch um bereits bestehende Bundesfernstraßen handelt, stehen auch Mittel für Sanierungsmaßnahmen zur Verbesserung beim Lärmschutz im Bereich von Rastanlagen zur Verfügung. Dabei handelt es sich um eine freiwillige Maßnahme, die auf Grundlage haushaltsrechtlicher Regelungen durchgeführt wird. Trotzdem müssen hierfür ebenfalls Immissionsgrenzwerte überschritten werden. Die Grenzwerte zur Lärmsanierung (Tabelle 6) liegen etwas höher als die der Lärmvorsorge bei Neubau und wesentlichen Veränderungen der Verkehrsinfrastruktur. Wird nun entschieden, dass der Bau einer Rastanlage keine wesentliche Veränderung der Straße nach sich zieht und dementsprechend keine Lärmvorsorge vorgeschrieben ist, besteht somit die Möglichkeit, Lärmschutzmaßnahmen durch eine freiwillige Lärmsanierung zu ergreifen. Wo ansonsten kein Lärmschutz vorgesehen ist, wird dieser durch Baumaßnahmen wie dem Neubau eines Rastplatzes erst ermöglicht.

Bei Parkplatzinfrastrukturprojekten wie z. B. entlang der BAB A1 (Wuppertal - Leverkusen⁷⁷) gehören freiwillige Lärmschutzmaßnahmen für Anwohner, die durch Autobahnlärm bereits vorbelastet sind, zu einer der angebotenen Ausgleichsmaßnahmen.

Neben lokalen Lärmschutzmaßnahmen sind Ausgleichsmaßnahmen denkbar, die darauf abzielen, Verkehrs- und Lärmbelastungen an anderer Stelle zu reduzieren, indem z. B. Lärm- und Schallschutz auf umliegende Autobahnabschnitte und Zubringerstraßen ausgeweitet oder lokale Maßnahmen zur verkehrlichen Entlastung von betroffenen Kommunen umgesetzt werden.

74 Vgl. Straßen.NRW 2019b

75 Vgl. BMVI 2019a

76 Quelle: BMVI 2019a

77 Bours 2019

4.2.4. Weitere Beteiligungsmöglichkeiten: Best Practice aus dem Windenergiesektor

Neben der Lärmsanierung als Nutzen für Anlieger des geplanten Rastplatzes könnten Beteiligungen nach Vorbild des Windenergiesektors in Frage kommen. In Mecklenburg-Vorpommern beispielsweise wurde 2015 das Gesetz über die Beteiligung von Bürgern sowie Gemeinden an Windparks beschlossen. Erstmals in Deutschland ist demnach vorgeschrieben, dass Bürgern und Gemeinden in unmittelbarer Nähe zu Windenergieanlagen eine Beteiligung angeboten werden muss. Insgesamt 20 % können Betroffene im Umkreis von fünf Kilometern von einer dafür zu gründenden Gesellschaft erwerben. Dieser Gesetzesentwurf trägt das wesentliche Ziel, die Akzeptanz für Windenergieanlagen bei den Bürgern zu erhöhen. So ist es unmittelbar Betroffenen möglich, von der Windenergie zu profitieren und diese demnach zu akzeptieren, auch wenn sie über keine Pachteinnahmen verfügen.⁷⁸

Falls die geplante Rastanlage bewirtschaftet sein sollte, wäre hierbei eine Beteiligung an den Einnahmen des Rastplatzes für die Anwohner möglich. Denkbar wären außerdem Kompensationszahlungen durch Einnahmen der Lkw-Maut, die für den Erhalt und Neubau des Bundesfernstraßennetzes vorgesehen ist.⁷⁹

4.2.5. Planbeschleunigungsgesetz

Sowohl auf Bundesebene (Gesetz zur Beschleunigung von Planungs- und Genehmigungsverfahren im Verkehrsbereich) als auch Landesebene NRW (Änderung des Straßen- und Wegegesetzes) wurden in 2018 / 2019 Gesetzesinitiativen zur Beschleunigung von Planungsverfahren beschlossen, die bauvorbereitende Maßnahmen sowie vorgezogene Ausgleichsmaßnahmen auch im Fall von laufenden Klageverfahren ermöglichen.⁸⁰ Falls das Gericht in der Folge gegen das Vorhaben entscheidet, muss jedoch der ursprüngliche Zustand wiederhergestellt werden.⁸¹ Hinsichtlich der Bürgerbeteiligung ist von Seiten des Bundes weiterhin geplant, den Prozess zu digitalisieren. Bisher besteht keine Verpflichtung, Bekanntmachungen und Pläne im Internet preiszugeben, und es war üblich, im jeweiligen Rathaus Einsicht über die Pläne zu bekommen. Mit der zwingenden Veröffentlichung im Internet lassen sich deutlich mehr Menschen erreichen, wodurch die oben angesprochene Transparenz erhöht wird. Darüber hinaus soll allgemein die Effizienz der Verfahren erhöht werden durch Reduzierung von Schnittstellen und die Vermeidung von Doppelprüfungen.⁸²

4.3. Exkurs: Ablaufplanung Aus- und Neubau von Tank- und Rastanlagen

Rastanlagen und Parkplätze leisten einen wichtigen Beitrag für die Verkehrssicherheit auf deutschen Autobahnen. Damit alle Verkehrsteilnehmer notwendige Erholungs- und Versorgungspausen einlegen können, ist ein regelmäßiges Vorkommen unerlässlich. Das Bundesministerium für Verkehr und Infrastruktur (BMVI) ist verpflichtet, diese Funktion zu erfüllen und für eine Mindestanzahl an Parkplätzen zu sorgen, um die Sicherheit im Verkehr zu gewährleisten. Im Rahmen der Auftragsverwaltung überträgt der Bund die Verantwortung für die Planung und den Bau von Rastanlagen auf die Länder, die ihre Maßnahmen mit dem BMVI abstimmen.⁸³ In Nordrhein-Westfalen nimmt der Landesbetrieb Straßenbau Nordrhein-Westfalen (Straßen.NRW) die Aufgaben der Straßenbaubehörde für die Bundesfernstraßen und Landesstraßen wahr. Hierzu zählen die Planung auf Basis des ermittelten Bedarfes, der Bau und die Unter-

78 Vgl. Deutscher Städte- und Gemeindebund 2016

79 Vgl. Toll Collect 2018

80 Vgl. Straßen.NRW 2019b

81 Vgl. BMVI 2017a, S. 3

82 Vgl. Ebenda, S. 4–5

83 Vgl. BMVI 2019b und Deutscher Bundestag 2019

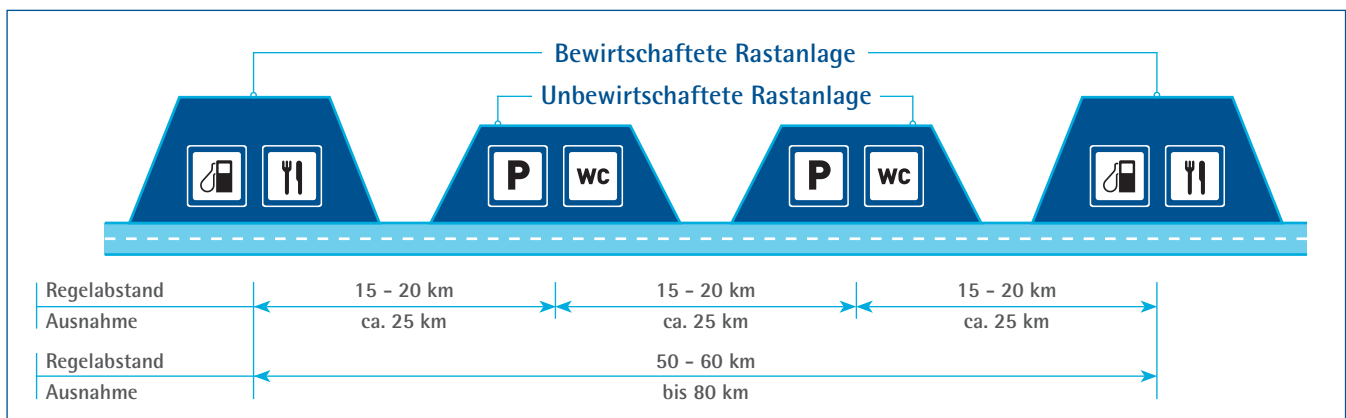
haltung der Autobahnen, Bundes- und Landesstraßen.⁸⁴ Das Verfahren zur Bedarfsermittlung, Planung und Genehmigung von Neubau- und Erweiterungsmaßnahmen wird in diesem Exkurs-Kapitel beschrieben.

4.3.1. Bedarfsermittlung

Wie bereits unter Punkt 3.3 erwähnt, lässt sich die Parkraumnachfrage dem Parkraumangebot gegenüberstellen, wodurch sich die Parkraumbilanz errechnet.⁸⁵ An unterschiedlichen Erhebungstagen werden dann die durchschnittlich abgestellten Lkw in den Nachtstunden ermittelt, wodurch sich in der Folge der Fehlbestand an Parkraum ergibt.⁸⁶ Um jeweils den Handlungsbedarf für die nahe Zukunft festzulegen, dienen diese Zahlen als Planungsgrundlage für Verkehrsprognosen. Mit der ermittelten Parkraumnachfrage kann die zukünftig zu erwartende Nachfrage nach Lkw-Parkraum anhand des prognostizierten zukünftigen Verkehrsaufkommens (durchschnittliche tägliche Verkehrsstärke des Schwerverkehrs (DTVsv)) geschätzt werden.⁸⁷

Zur Bestimmung des Standorte, an denen zur Behebung eines Fehlbestands baulich nachgebessert werden soll, ist es generell sinnvoll, nicht die Auslastung einer einzelnen Rastanlage als Entscheidungsgrundlage zu nehmen, sondern stattdessen mehrere Parkräume im räumlichen Zusammenhang auf einem längeren Streckenabschnitt zu betrachten.⁸⁸

Abbildung 8: Regelabstand von Rastanlagen⁸⁹



Nach dem jetzigen Stand der Planungsgrundsätze werden bewirtschaftete Tank- und Rastanlagen alle 50-60 km und in Ausnahmefällen bei geringem Fernverkehr und hohem Pendleranteil mit einem Abstand von 80 km errichtet. Unbewirtschaftete Anlagen sollten den Verkehrsteilnehmern alle 15-20 km für eine Pause zur Verfügung stehen (vgl. Abbildung 8).

Bei der Einteilung der Streckenzüge wird darauf geachtet, die Abschnitte bezüglich der Verkehrsstärke möglichst homogen zu halten. Im Detail sollte die DTVsv nicht mehr als 20 % zwischen den Knotenpunkten variieren. Dementsprechend dienen Autobahnkreuze häufig als Streckenabschnittsbegrenzung. Weiterhin sollten die Netzabschnitte

84 Vgl. VM Nordrhein-Westfalen 2019

85 Vgl. Götttsche (2012): 15 ff.

86 Vgl. Kathmann et al. (2013): 1 ff.

87 Vgl. Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen 2011

88 Vgl. Kathmann et al. 2013, S. 4

89 Vgl. Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen 2011

zwischen 5 und 120 km lang sein.⁹⁰ Stellt man nach der oben beschriebenen Berechnung der Lkw-Parkplatz-Fehlmenge für eine Rastanlage einen zusätzlichen Bedarf fest, wird der gesamte Streckenabschnitt als Handlungsspielraum betrachtet. Auf diese Weise ergeben sich mehr Optionen zur Egalisierung der Fehlmenge an Parkraum. Falls sich der Ausbau eines Rastplatzes aus bestimmten Gründen als nicht realisierbar darstellt, resultieren durch die Einteilung des Bedarfes in Streckenzüge deutlich mehr Möglichkeiten, um das Defizit auszugleichen.

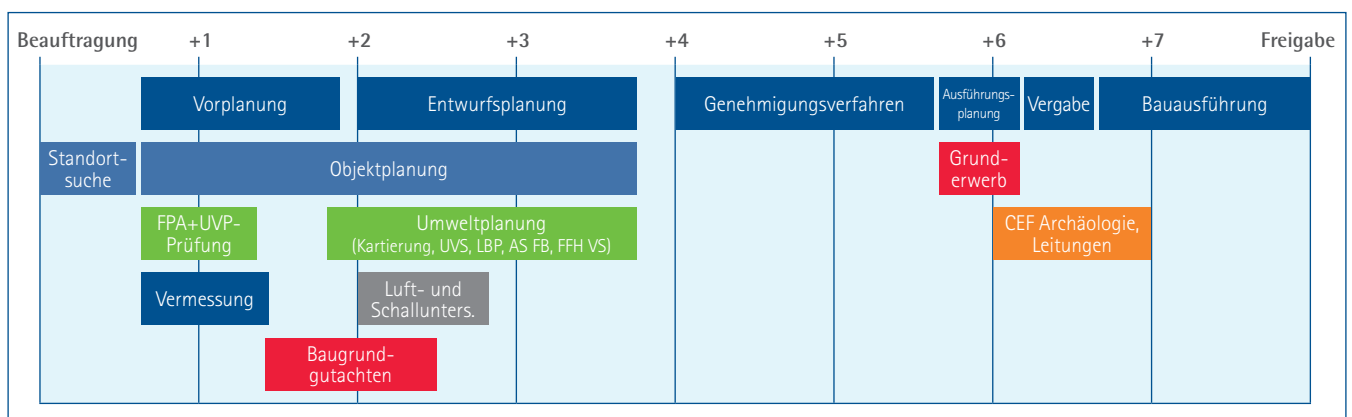
Nachdem der Bedarf eines Streckenabschnittes festgestellt wurde, gilt es in der Folge, diesen so effizient wie möglich zu decken. Bevor über einen Neubau von Rastanlagen nachgedacht wird, zieht man eine mögliche Alternative in Erwägung. Generell gilt hierbei der Grundsatz Ausbau vor Neubau, um den Eingriff in private Rechte (Grund-erwerb) sowie in Natur und Landschaft zu minimieren. Ist die benötigte Menge an Parkraum auf gewissen Streckenabschnitten nicht durch kleinere Ad-hoc-Maßnahmen zu erreichen, greift der standardisierte Prozess des Aus- / Neubaus von Tank- / Rast-anlagen. Nachfolgend werden diese Abläufe näher erläutert.

4.3.2. Ablaufplanung Aus- und Neubau von Tank- und Rastanlagen

Der Plan- und Bauablauf ist in erster Linie von der Größe und dem Umfang des Vorhabens abhängig. Die entscheidende und langwierigste Phase ist hierbei das Genehmigungsverfahren. Liegt ein Vorhaben mit erhöhter Schwierigkeit und Einbindung von mehreren Gruppen Involvierter vor, ist ein aufwändiges Planfeststellungsverfahren notwendig. Nicht in jedem Fall sind Dritte betroffen, weshalb ebenfalls ein Ablauf ohne Planfeststellungsverfahren möglich ist. Beide Fälle werden nachfolgend beschrieben.

Die Planung von Tank- und Rastanlagen an Autobahnen verläuft nach einem standardisierten Prozess und umfasst die Stufen Bedarfsplanung, Vorplanung, Entwurfsplanung, Genehmigungsplanung und Ausführungsplanung. Der normierte Ablauf der Planung von Tank- und Rastanlagen wird in Abbildung 9 in einem Gantt-Diagramm dargestellt. Aus der Abbildung wird der Zeitrahmen für den Neu- oder Ausbau einer Rastanlage deutlich. Der Regelablauf sieht eine Plandurchführung nach sieben bis acht Jahren vor. In der Realität passiert es nicht selten, dass ein solches Vorhaben mehr als zehn Jahre in Anspruch nimmt. Die Gründe dafür werden in Kapitel 4.2 erläutert.

Abbildung 9: Ablaufplanung Aus- / Neubau von Rastanlagen⁹¹



90 Vgl. Kathmann et al. 2013, S. 7

91 Vgl. DEGES 2018

Standortsuche

Nachdem der zu deckende Bedarf an Lkw-Stellplätzen in einem Streckenabschnitt festgestellt wurde, gilt es einen passenden Standort für den Neubau eines Rastplatzes zu identifizieren. Die Standortvoruntersuchung erfolgt auf Basis der vom Bundesverkehrsministerium verbindlich festgelegten *Empfehlungen für Rastanlagen an Straßen* (ERS 2011 R2). Während der Voruntersuchung werden potenzielle Standorte im Rahmen einer Detailprüfung auf Ihre Eignung hinsichtlich funktionaler, verkehrlicher, umweltbezogener und wirtschaftlicher Anforderungen geprüft.⁹²

Vorplanung

Wurde ein Standort zum Aus- oder Neubau ausgemacht, erfolgt die Vorplanung. Diese nimmt ca. ein Jahr in Anspruch. Bei der Vorplanung beschäftigen sich die Planer mit verschiedenen möglichen Varianten der Rastanlage.

Handelt es sich bei dem Projekt um einen Neubau, folgt nach dem Feststellen des Bedarfs in einem Abschnitt der Bundesautobahn oder Bundesstraße zunächst die Standortermittlung. Analog zur Linienbestimmung beim Bau von Straßen werden verschiedene Varianten des Standorts mit den infrage kommenden Flächen ausgewählt und bewertet.⁹³ Die in Erwägung gezogenen Standorte sollten Kriterien wie u. a. Ausbaufähigkeit, maximale Lärmbelastung, Verkehrsführung, Umweltschutz sowie Wirtschaftlichkeit erfüllen.⁹⁴ In der Folge entsteht das Standortkonzept, welches den gegebenen Randbedingungen angepasst werden muss. Dieses ist unter Umständen bereits mit den örtlichen Behörden und Konzessionsnehmern abzustimmen. Das Konzept beinhaltet, je nachdem, ob die Anlage bewirtschaftet oder unbewirtschaftet ist, die Lage und Zuordnung der Nebenbetriebe, Parkflächen, Erholungsflächen und die Verkehrsführung.⁹⁵

Der bereits erwähnte Umweltschutz nimmt eine gesonderte Rolle ein. Als Teil der Vorplanung muss sich das Vorhaben dem Forsttechnischen Prüfungsausschuss (FPA) und der Umweltverträglichkeitsprüfung (UVP) stellen. Demnach umfasst die UVP „die Ermittlung, Beschreibung und Bewertung der Auswirkungen eines Bauvorhabens auf die Schutzgüter Menschen [...], Tiere, Pflanzen und die biologische Vielfalt, Boden, Wasser, Luft, Klima, Landschaft, Kulturgüter und sonstige Sachgüter.“⁹⁶ Hierbei soll frühzeitig erkannt werden, welche Auswirkungen das Vorhaben auf die Umwelt hat.

Entwurfsplanung

Die Entwurfsplanung beginnt ca. zwei Jahre nach dem Start der Planungen und dauert im Normalfall weitere zwei Jahre. In dieser Phase werden das Standortkonzept aus der Vorplanung konkretisiert und vorbereitende Maßnahmen für die Genehmigungsplanung und Ausführungsplanung ergriffen. Hierzu werden alle Unterlagen erstellt und gesammelt, die letztendlich zur Prüfung bei den Behörden erforderlich sind.⁹⁷

In der Entwurfsplanung werden die Verkehrsflächen entworfen, welche Fahrgassen, Knotenpunkte, Gehwege, Parkflächen und erforderliche Trennflächen enthalten. Neben der technischen Gestaltung wird darüber hinaus eine detaillierte Kostenrechnung aufgestellt, um die Wirtschaftlichkeit des Vorhabens abzusichern.⁹⁸

92 Vgl. DEGES 2019d

93 Vgl. Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen 2011, S. 8

94 Vgl. Ebenda, S. 12

95 Vgl. Ebenda, S. 16

96 BMVI 2015, S. 6

97 Vgl. DEGES 2019a

98 Vgl. Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen 2011, S. 17

Parallel zur Entwurfsplanung verläuft die vergleichbar lang andauernde Umweltplanung. Die während der Vorplanung durchgeführte UVP muss in dieser Phase in einer Umweltverträglichkeitsstudie (UVS) konkretisiert werden. Außerdem fällt hierunter das Erstellen einer Flora-Fauna-Habitat-Verträglichkeitsstudie (FFH-VS), Artenschutzrechtlicher Fachbeiträge (AS FB), der Kartierung und des Landschaftsbebauungsplans (LBP). (vgl. Abbildung 9)

Genehmigungsverfahren

Ab dem vierten Jahr beginnt das Genehmigungsverfahren. Das Bundesfernstraßengesetz (FStrG) sieht vor, dass der Neu- und Umbau von Tank- und Rastanlagen nur erfolgen darf, wenn die Vor- und Entwurfsplanung vorher von der Planfeststellungsbehörde bewilligt wird.⁹⁹ Vorhaben dieser Dimension und die nachhaltigen Auswirkungen auf Betroffene (Lärm, Beeinträchtigung der Umwelt, Kosten) tangieren eine große Menge öffentlicher und privater Belange. Ziel der Planfeststellung ist es, die Interessen aller Beteiligten und Betroffenen des Bauvorhabens zu vergleichen sowie gegeneinander und untereinander abzuwägen. Unter anderem zählen hierzu die Bedürfnisse von Naturschützern, Anwohnern und Trägern öffentlicher Belange.¹⁰⁰

Das Planfeststellungsverfahren unterteilt sich in das Anhörungsverfahren und die Feststellung des vorgelegten Plans. Während des Anhörungsverfahrens wird versucht, den oben genannten betroffenen Parteien das Bauvorhaben näherzubringen. Durch die Offenlegung der Pläne, detaillierte Ausweisungen im Regelungsverzeichnis und in den Grunderwerbsplänen können sich durch die Maßnahmen berührte Bürger ein Bild von dem Vorhaben machen und Einwendungen dagegen bei der Anhörungsbehörde einreichen.¹⁰¹ In der darauffolgenden Feststellung wird über die im Anhörungsverfahren nicht zu klärenden Einwendungen von der Planfeststellungsbehörde entschieden. Falls alle rechtlichen Voraussetzungen eingehalten sind, wird der Bau gemäß den Planfeststellungsunterlagen genehmigt. Dieser kann jedoch durch auferlegte Auflagen, wie beispielsweise Lärmschutzmaßnahmen, ergänzt werden.¹⁰²

Ausführungsplanung und Bau

Nach dem bestandskräftigen Beschluss des Bauvorhabens kann mit der Ausführungsplanung und Vergabe der Bauleistungen begonnen werden. Hierbei spielen u. a. Grunderwerbs-, archäologische und Ausgleichsmaßnahmen (CEF-Maßnahmen, continuous ecological functionality measures) eine Rolle. Je nachdem welche Erschwernisse dem Plan durch Einwendungen entgegengebracht werden, kann der Start der Ausführungsplanung variieren. Im optimalen Verlauf startet sie ca. 5 1/2 Jahre nach Beginn der Gesamtplanung (Vgl. Abbildung 9). Die Planung der Ausführung erweitert die Planfeststellungsunterlagen um Details der Verwirklichung des Baus. Darauf basierend folgt die Ausschreibung der Unternehmung in einem gesetzlich geregelten Verfahren, woraufhin letztendlich die Vergabe resultiert und der Bau beginnen kann.¹⁰³

99 Vgl. Straßen.NRW 2019a

100 Vgl. DEGES 2019a, Straßen.NRW 2019b

101 Vgl. DEGES 2019a

102 Vgl. Ebenda

103 Vgl. Ebenda

Vereinfachte Plangenehmigung

Die einfachere Variante des Planfeststellungsverfahrens nennt sich Plangenehmigung. An die Einreichung der Planunterlagen durch den Vorhabenträger schließt sich, anders als beim Planfeststellungsverfahren, keine umfassende Öffentlichkeitsbeteiligung durch Auslegung an, sondern identifizierte Betroffene werden individuell und im unmittelbaren Austausch mit der Plangenehmigungsbehörde beteiligt. Ebenfalls nicht erforderlich ist die Durchführung einer Umweltverträglichkeitsprüfung.¹⁰⁴ Allerdings ist die Durchführung nur unter qualifizierten Voraussetzungen anstelle des Planfeststellungsverfahrens gestattet. Laut geltendem Gesetz ist die Plangenehmigung anstelle des Planfeststellungsverfahrens nur zulässig, „wenn Rechte anderer nicht oder nur unwesentlich beeinträchtigt werden oder die Betroffenen der Inanspruchnahme ihres Eigentums oder eines anderen Rechts schriftlich zugestimmt haben.“¹⁰⁵ Insofern eignet sich das Verfahren der Plangenehmigung nur unter der Bedingung, dass es keine oder nur wenige Betroffene / Betroffenheit gibt.

Anstelle der Öffentlichkeitsbeteiligung durch Auslegung der Entwurfspläne in den Gemeinden findet eine individuelle Beteiligung der Betroffenen statt. Diese werden vorweg durch die Genehmigungsbehörde ermittelt. Im Gegensatz zum Verfahren der ordentlichen Planfeststellung kann die Plangenehmigung deutlich schneller ablaufen. Betroffene Dritte nehmen ohne die Abtretung von jeglichen Rechten auch ohne Beteiligung der Öffentlichkeit am Verfahren teil.

Noch schneller können bauliche Maßnahmen durch ein **Anzeigeverfahren für unwesentliche Änderungen** zugelassen werden. Bei diesen Planänderungen und -ergänzungen entfallen sowohl Planfeststellung als auch Plangenehmigung. Ein Fall unwesentlicher Bedeutung tritt ein, wenn „für die Änderung keine UVP durchzuführen ist und wenn die Belange anderer nicht berührt werden oder die Betroffenen der Änderung zugestimmt haben.“¹⁰⁶ Dem Vorhabensträger bietet sich die Möglichkeit, die Darstellung der unwesentlichen Änderungen, insbesondere in Bezug auf Umweltauswirkungen, der zuständigen Landesbehörde vorzulegen. Diese entscheidet dann infolgedessen, ob ein Plangenehmigungsverfahren oder Planfeststellungsverfahren vermeidbar ist.¹⁰⁷

Die zuvor bereits erwähnten Ad-hoc-Maßnahmen nach Ermittlung eines Bedarfsdefizits können durch die Umgehung des Plangenehmigungsverfahrens und des Planfeststellungsverfahrens eingeleitet werden, um so zumindest kurzfristig für eine kleine Besserung zu sorgen. Auch das Plangenehmigungsverfahren bei einer geringen Anzahl an Betroffenen ist vorteilhaft für eine beschleunigte Deckung des Fehlbestands. Diese Alternativen des gängigen Genehmigungsverfahrens sind wichtig, um schneller auf eine veränderte Nachfrage an Lkw-Parkplätzen reagieren zu können. Zwar kann durch den Neu- / Ausbau mit Planfeststellungsverfahren weit mehr Parkraum für Lkw erzeugt werden, jedoch hat dieses Verfahren auch mit den meisten Hürden zu kämpfen, wodurch wiederum zeitgenaue Planung erschwert wird. Aber auch Gesetzesänderungen, Entscheidungen des Bundesverwaltungsgerichts oder vom Europäischen Gerichtshof können laufende Planfeststellungsverfahren verzögern, wenn bestehende Pläne aufgrund neuer Richtlinien überarbeitet werden müssen.¹⁰⁸

104 Vgl. Bezirksregierung Münster

105 Vgl. Bezirksregierung Detmold

106 BMVI 2015

107 Vgl. Bezirksregierung Detmold

108 Vgl. StraBen.NRW 2019b

5. Alternativen zum konventionellen Aus- und Neubau von Autobahnrastanlagen

Zwar verpflichtet sich das Bundesministerium für Verkehr und Infrastruktur, durch die Schaffung von ausreichend Parkraum entlang der Autobahnen durch Rastanlagen und Nebenbetriebe für den nötigen Bedarf an Erholung und Sicherheit im Verkehr zu sorgen.¹⁰⁹ In der Realität können jedoch der Neubau und die Erweiterung von Rastanlagen mit der Nachfrage nicht Schritt halten. Lange Planfeststellungs- und Genehmigungsverfahren und Anwohnerbeschwerden bei der Öffentlichkeitsbeteiligung machen den Aus- und Neubau von Rastanlagen zu einem langwierigen Prozess. Insofern stellt sich die Frage, mit welchen kurzfristigeren Alternativen dem Problem entgegengetreten werden kann.¹¹⁰ In diesem Kapitel werden Alternativen zum Neu- und Ausbau öffentlicher Rastanlagen aufgezeigt. Hierbei wird unterschieden zwischen Konzepten und Methoden der öffentlichen Hand (Kapitel 5.1) sowie der Logistik- und verladenden Wirtschaft (Kapitel 5.2).

5.1. Neue Lösungsansätze für öffentliche Rastanlagen

Erschweren oder verhindern z. B. funktionale, verkehrliche, umweltbezogene oder wirtschaftliche Gründe den Aus- oder Neubau von öffentlichen Rastanlagen, können Maßnahmen zur effizienteren Nutzung des bestehenden Parkraums und Stellflächenangebotes in Betracht gezogen werden.

Unzureichende Information über die Belegung und verfügbare Stellplätze an Rastanlagen führen dazu, dass Fahrer lange nach einem Rastplatz suchen müssen, ihre Lenkzeiten ausreizen und oftmals an verkehrskritischen Stellen, z. B. Auf- und Abfahrten der Autobahnen parken.¹¹¹ Zugleich fiel im Rahmen der Vor-Ort-Begehungen auf, dass, obwohl vereinzelt Stellplätze im hinteren Teil eines Rastplatzes noch oder wieder verfügbar waren, Lkw den vorderen Teil eines Rastplatzes auch außerhalb der gekennzeichneten Parkflächen zuparkten.

Telematisch gestützte Parkleit- und Parkraummanagementsysteme können einen Beitrag dazu leisten, bestehende Parkraumflächen effizienter zu nutzen bzw. die Lkw-Parkraumkapazität zu erhöhen. Mithilfe telematischer Parkleitsysteme (5.1.1) kann die Nachfrage optimal auf freie Stellplätze entlang eines Streckenabschnittes gelenkt werden. Telematische Parkverfahren, wie z. B. das telematische Kolonnenparken oder das Kompaktparken (Kapitel 5.1.2), haben zum Ziel, vorhandene Flächen optimal auszuschöpfen, indem Lkw intelligent gesteuert und entsprechend ihrer geplanten Abfahrtszeit hintereinander, Stoßstange an Stoßstange, geparkt werden. Somit kann auf einen Teil der Fahrgassen zwischen den Parkflächen, die sonst zum Rangieren und Ein- und Ausparken genutzt würden, verzichtet werden. Gegenüber konventionellen Parkverfahren kann bis zu einem Drittel der Parkfläche eingespart bzw. diese für zusätzliche Stellflächen genutzt werden.¹¹² In diesem Kapitel werden diese als auch weitere Konzepte zur effizienteren Nutzung von Parkraumflächen vorgestellt.

5.1.1. Parkleitsysteme

Fehlende Informationen über Lage und Anzahl verfügbarer Lkw-Stellplätze sind eine der häufigsten Ursachen für lange Parksuchverkehre. Suchzeiten in den Abendstunden von über 30 Minuten sind die Regel. Mithilfe von Parkleitsystemen können Lkw-Fahrer gezielt und gleichmäßig zu Parkplätzen geführt werden, an denen freie Stellplätze zur Verfügung stehen. Hierfür ist eine Echtzeiterfassung der Parkstandbelegung und Informationsübermittlung durch dynamische Beschilderung, über Verkehrsfunk oder

109 Vgl. Straßen.NRW 2019a

110 Mercier 2018, S. 12–13

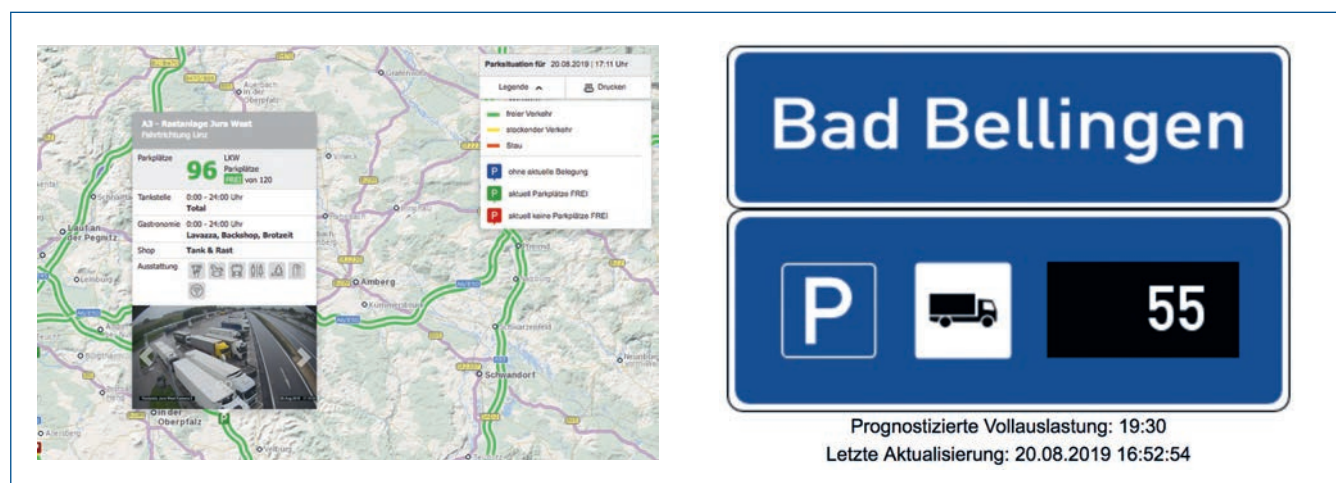
111 Vgl. Noche et al. 2017

112 BASt 2018b; Kleine 2014, S. 27

Internetplattformen / webbasierte Dienste notwendig. Statistische Daten der Rastanlagen sowie dynamische Daten der Lkw-Parkleitsysteme können dann z. B. auch von Parkplatz- und Navigations-App-Anbietern genutzt werden, z. B. durch zur Verfügungstellung auf einem Datenmarktplatz (z. B. Mobilitätsdatenmarktplatz des BMVI, www.mdm-portal.de). Dynamische Informationen über die Auslastung garantieren jedoch nicht, dass ein freier Stellplatz bei der Ankunft tatsächlich noch verfügbar ist. Hier können Echtzeitprognosen über die Auslastung als auch die Möglichkeit zur (webbasierten) Reservierung von Parkplätzen einen Mehrwert für Fahrer und Disponenten darstellen.¹¹³ Die Nutzung von App-basierten Parkleitsystemen wird von Speditionen größtenteils als sinnvoll erachtet. Jedoch zeigt sich eine große Diskrepanz zwischen der Nutzung und Bewertung von Parkleitsystemen (vgl. Kapitel 3.4).

Ein telematisches Parkleitsystem wird z. B. auf der BAB A9 zwischen Nürnberg und München getestet. Die Belegung der Rastanlagen ist in Echtzeit online abrufbar.¹¹⁴ Auch auf einem Abschnitt der BAB A5 in Baden-Württemberg werden im Rahmen eines Pilotprojektes Informationen über freie Stellplätze und die prognostizierte Uhrzeit der Vollbelegung über das Internet und dynamische Anzeigen entlang der Autobahn zur Verfügung gestellt. Die Zählung der Fahrzeuge erfolgt mithilfe von Sensoren im Ein- und Ausfahrtsbereich der Rastanlagen.¹¹⁵

Abbildung 10: Beispiele für Echtzeit-Belegungsanzeigen (links BAB A9 / rechts BAB A5)¹¹⁶



Das Problem fehlender, rastplatzübergreifender Echtzeit-Daten zur Parkplatzbelegung und -verfügbarkeit wird nach Angaben der Bundesregierung von der BAST in einem „Konzept für ein bundeseinheitliches Lkw-Parkleitsystem (PLS) auf BAB“ adressiert, welches u. a. Vorgaben und Kriterien zur räumlichen Festlegung der auszustattenden Rastanlagen umfassen soll.¹¹⁷ Auch ein vom Bundesverkehrsministerium gefördertes Forschungsprojekt, Intelligent Truck Parking¹¹⁸, befasst sich mit der Echtzeiterfassung der Lkw-Parkstandbelegung. Die dort entwickelte Lösung soll auf Basis metergenauer Positionsdaten der Lkw erkennen, wann Lkw außerhalb der gekennzeichneten Lkw-Stellplätze auf Rastplätzen parken. Auf teure stationäre Telematikanlagen kann demnach verzichtet werden. Die Informationen werden aufbereitet und als Belegungs- und Prognosedaten auf einer Datenplattform hinterlegt. Auf diese Datenplattform können dann wiederum Nachfrager von Lkw-Parkraum zugreifen, z. B. Spedi-

113 Vgl. Noche et al. 2017, S. 26. ff sowie S. 47

114 Bayerisches Staatsministerium für Wohnen, Bau und Verkehr 2019

115 Straßenverkehrszentrale Baden-Württemberg 2019a

116 Bayerisches Staatsministerium für Wohnen, Bau und Verkehr 2019 sowie Straßenverkehrszentrale Baden-Württemberg 2019b

117 Deutscher Bundestag 2019

118 BMVI 2019c

teure, Fahrer, Navigationsanbieter, und sich über die aktuelle Auslastung informieren. Auf Basis der Auslastungsdaten sollen Disponenten und Fahrer ihre Touren zudem zukünftig kurzfristig anpassen können.¹¹⁹

An den Autobahnen im Bezirk der IHK Köln kommt bisher kein Parkleitsystem für Lkw-Stellplätze zum Einsatz. Dementsprechend ist nicht verwunderlich, dass die im Rahmen dieser Studie befragten Verlagerer und Speditionen das Informationsangebot über zur Verfügung stehende Lkw-Parkplätze im Großraum Köln durchweg als sehr schlecht oder schlecht bewertet haben. Das Verkehrsministerium NRW kündigt in seinem Verkehrssicherheitsprogramm 2020 jedoch an, im Rahmen seiner Möglichkeiten zu einem besseren Management von freien Parkplätzen beizutragen, etwa durch telematische Anzeigen.¹²⁰ Ein telematisches Parkleitsystem könnte auch in NRW dazu beitragen, dass freie Stellplätze von Lkw-Fahrern schneller gefunden und gezielt angesteuert werden. Fahrer und Disponenten können auf Basis der prognostizierten Belegung Routen anpassen und bei Bedarf alternative Orte zur Verbringung der Ruhezeiten ansteuern. Hierzu müssten genügend Ausweichparkplätze mit freien Stellplätzen an Autobahnen, auf Autohöfen, bei Verladern oder Speditoren verfügbar sein, zu welchen die Fahrer umgeleitet werden.

5.1.2. Telematische Parkverfahren

Das vom Ingenieurbüro Manns 2002 entwickelte telematischen **Kolonnenparken** kommt bisher auf zwei Autobahnrastanlagen in Deutschland zum Einsatz: auf der BAB A3 Rastanlage Montabaur (Rheinland-Pfalz) sowie an der BAB A93 Rastanlage Inntal-West südlich von Rosenheim (Bayern). Weitere Projekte befinden sich in Vorbereitung, u. a. an der BAB A61 (Hunsrück-West).¹²¹ Beim Kolonnenparken wird auf Basis der geplanten Abfahrtszeit sowie der Fahrzeuglänge, die bei der Auffahrt auf den Rastplatz manuell und / oder automatisiert erfasst werden, dem Lkw eine Reihe / ein Stellplatz zugewiesen.¹²² Die Kapazität der Rastanlage Montabaur konnte mithilfe des telematischen Kolonnenparkens von 42 auf 69 Parkstände erhöht werden. Dies wurde erzielt durch den Rückbau von Grünflächen und Fahrgassen zwischen den Parkplätzen und der Einrichtung von 23 Kolonnenpark-Reihen mit Platz für drei hintereinander, „Stoßstange an Stoßstange“ parkende Lkw.¹²³

Abbildung 11: Effizienzsteigerung durch Kolonnen- / Kompaktparken (Eigene Darstellung)

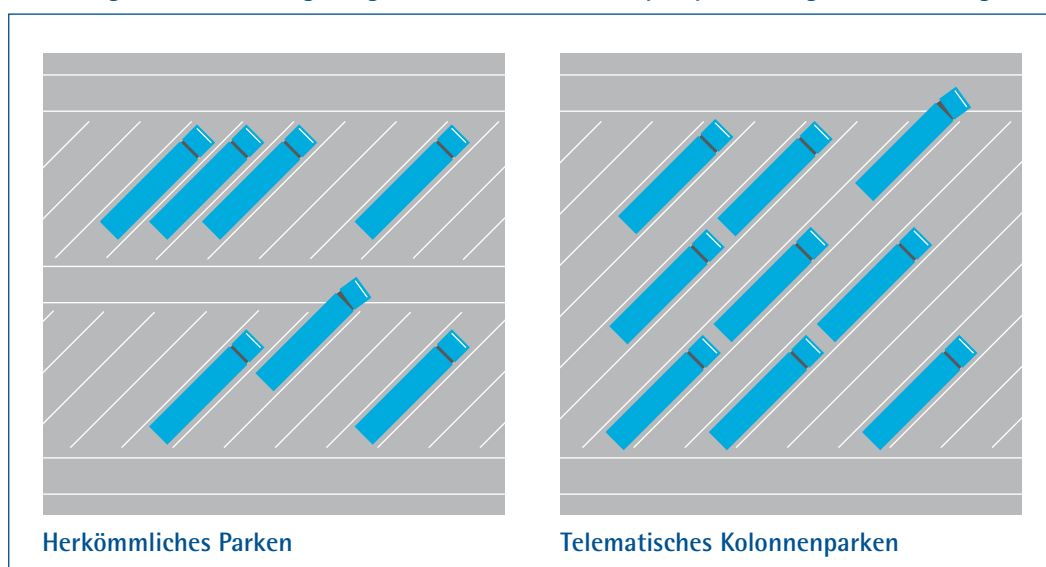


Abbildung 11 zeigt den Hinzugewinn an Parkständen durch Kolonnen- / Kompaktparken (rechts) im Vergleich zu konventionellen Parkverfahren (links).

119 Vgl. Fraunhofer 2018 sowie 3SAT 2019

120 VM Nordrhein-Westfalen 2018, S. 67

121 Deutscher Bundestag 2018

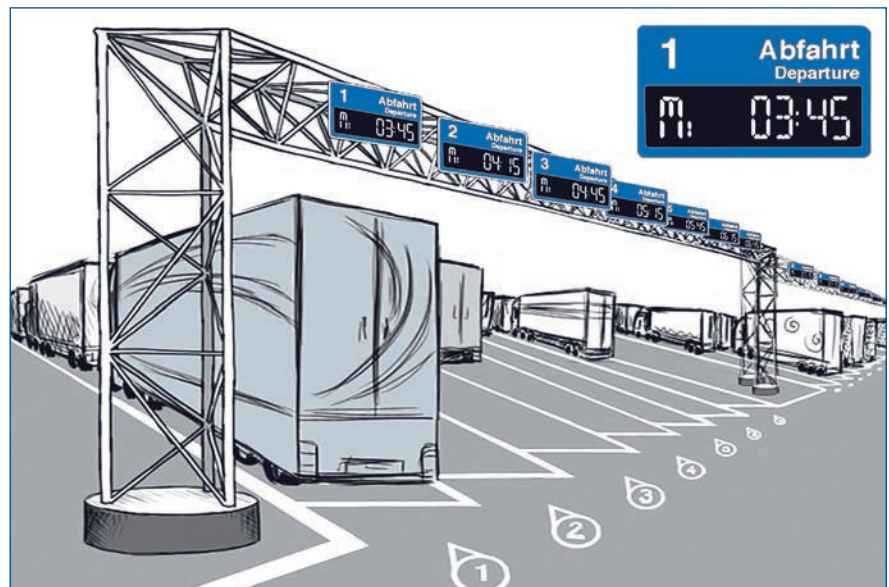
122 BASt 2018b

123 Kleine 2014, S. 28

Aufgrund der hohen Kosten für die Schrankenanlagen, Induktionsschleifen und IT-Systemlandschaft kommt telematisches Kolonnenparken nur für größere Rastanlagen in Betracht. In der praktischen Umsetzung hat man zudem mit dem vereinzelt Fehlverhalten mancher Fahrer zu tun. So kommt es durchaus vor, dass Daten zu Abfahrtszeit und Fahrzeuglänge falsch angegeben werden oder falsche Parkreihen und Stellplätze angefahren werden.¹²⁴

Ein ähnliches Parkverfahren ist das **Kompaktparken**.¹²⁵ Analog zum Kolonnenparken stehen Lkw beim Kompaktparken in zwei oder mehr Reihen kompakt hintereinander, Stoßstange an Stoßstange. Auch hier wird Parkraumfläche effizienter genutzt, da mittlere Fahr- und Rangiergassen entfallen. Auf dynamischen Anzeigen über jeder Parkreihe (siehe Abbildung 12) werden den ankommenden Fahrern die Abfahrtszeiten je Reihe angezeigt. Der Fahrzeugführer wählt dann anhand der angegebenen Abfahrtszeiten den für ihn passenden Stellplatz aus.¹²⁶

Abbildung 12: Kompaktparken mit dynamischen Abfahrtsanzeigen¹²⁷



Das Kompaktparken-Verfahren kommt bisher an der BAB A3-Rastanlage Jura-West (Bayern) zum Einsatz. Die baulichen Voraussetzungen für das Kompaktparken sind ähnlich denen des Kolonnenparkens.¹²⁸

Die Potenziale des Einsatzes von Verkehrstelematik im Bereich des Lkw-Parkens wurden und werden u. a. durch die Bundesanstalt für Straßenwesen (BASt) untersucht, z. B. im Rahmen der zuvor genannten Pilotprojekte zu Lkw-Parkleitsystemen auf Bundesautobahnen, als auch in wissenschaftlichen Begleitstudien zu den telematischen Parkverfahren. Mittlerweile liegen formalisierte Verfahren zur Bewertung der Wirtschaftlichkeit unterschiedlicher Parkverfahren vor, die sich aber noch im Praxiseinsatz bewähren müssen.¹²⁹

124 Kleine 2014, S. 28

125 <http://www.kompaktparken.de>

126 Kleine 2014, S. 28

127 Kleine 2014, S. 28

128 Kleine und Lehmann 2017, S. 65

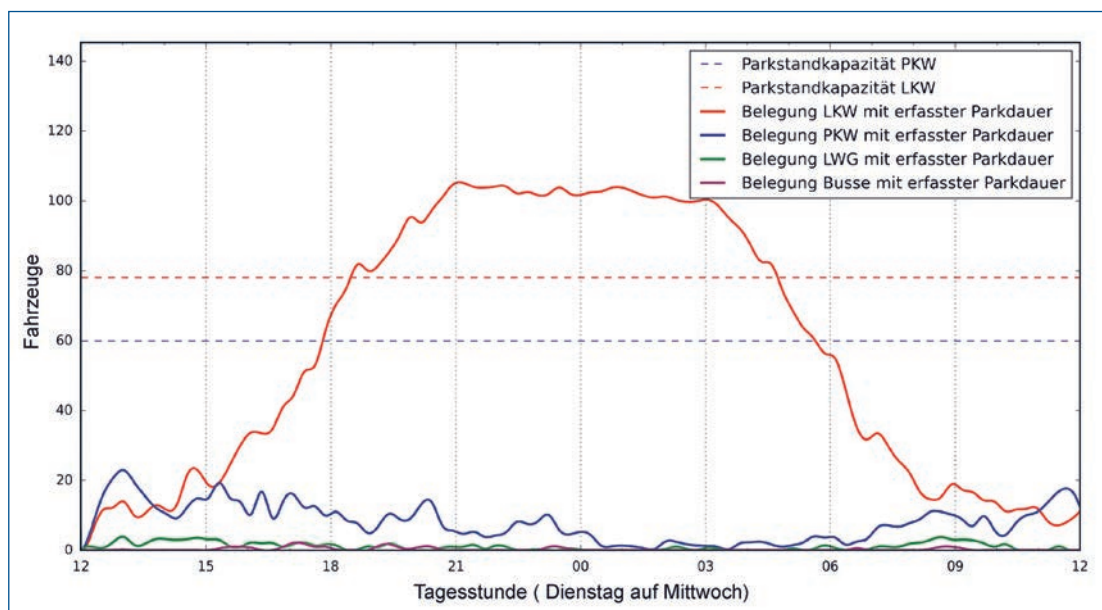
129 BASt 2019 sowie Deutscher Bundestag 2018

Die Einsatzmöglichkeiten telematischer Parkverfahren werden laut Bundesregierung im Rahmen der Fortschreibung des Netzkonzeptes geprüft.¹³⁰ So hat die Projektmanagementgesellschaft DEGES im Auftrag des Bundesverkehrsministeriums eine Machbarkeitsstudie für den Einsatz von Kolonnenparken auf bestehenden Rastanlagen des gesamten Abschnittes der BAB A3 in NRW durchführen lassen. Zudem wurde bei bereits in der Planung befindlichen Anlagen untersucht, wie die geplante konventionelle Umbaufläche für Kolonnenparken genutzt werden kann. Von 38 untersuchten Anlagen sind vier Anlagen für eine Telematikeignung im Bestand und vier von fünf Anlagen in Planung (Stand: 11 / 2017) als geeignet eingestuft worden, zwei Anlagen im Bestand wurden als bedingt geeignet eingestuft. Damit Rastanlagen im Bestand sich für telematisches Parken eignen, sind laut DEGES eine ausreichende Größe und eine günstige Geometrie erforderlich, u. a. mit mindestens zwei Reihen an Schrägaufstellungen sowie beim Kolonnenparken einer getrennten Führung des Lkw- und Pkw-Verkehrs. Anlagen mit einer geringen Kapazität unter zehn Stellplätzen, mit Lkw-Stellflächen in Längsaufstellung und einreihigen Schrägaufstellungen sind hingegen weniger geeignet.¹³¹ Auch für die Rastanlage Siegburg Ost an der BAB A3 in Nordrhein-Westfalen wird die Realisierung eines telematischen Parkverfahrens in Betracht gezogen.¹³² Auf Rastanlagen im Bezirk der IHK Köln kommen diese neuen Parkraumnutzungskonzepte bisher nicht zum Einsatz.

5.1.3. Mischnutzung

Eine weitere viel diskutierte Möglichkeit, zusätzliche Lkw-Parkplätze zu schaffen, ist die sogenannte Mischnutzung. Hierbei handelt es sich um die nächtliche Nutzung von Pkw-Parkflächen durch Lkw. Mit diesem Lösungsansatz erhofft man sich, mit geringem Aufwand zusätzlichen Parkraum für Lkw zu schaffen. Denn gegenwärtig werden die Pkw-Stellplätze auf Autobahnen bereits zu den Nachtstunden von Lkw zweckentfremdet. Angesichts der oftmals fehlenden baulichen Eignung der Pkw-Parkplätze zieht diese missbräuchliche Nutzung jedoch erhebliche Beschädigungen nach sich. Straßenbelag (Unterbau), allgemeine Befestigung und Dimensionierung der Pkw-Stellplätze sind für den Schwerlastverkehr nicht geeignet.¹³³

Abbildung 13: Tagesganglinie nach Fahrzeugtyp für Rastanlage Aachener Land Süd (9/2013)¹³⁴



130 Vgl. Deutscher Bundestag 2019

131 DEGES 2009e

132 Vgl. Deutscher Bundestag 2019; Straßen.NRW 2019c

133 Lüttmerding 2008, S. 30

134 Leerkamp und Klemmer 2017, S. 39

Abbildung 14: Hinweisschilder für die nächtliche Nutzung von Pkw-Parkplätzen durch Lkw¹³⁵



Betrachtet man das Nutzungsverhalten von Parkplätzen an Rastanlagen (Abbildung 13), wird deutlich, dass die Peaks der Pkw-Belegung und Lkw-Belegung zu unterschiedlichen Tageszeiten auftreten. In den Nachtzeiten sind die Pkw-Stellplätze nur zu ca. 10-20 % ausgelastet, wohingegen zu dieser Zeit eine eindeutige Überbelegung der Lkw-Stellplätze stattfindet. Infolgedessen besteht ein gewisses Potenzial, diese Pkw-Parkplätze zur temporären Mischnutzung freizugeben. Abbildung 14 stellt ein Beispiel für ein Hinweisschild dar, welches die temporäre Pkw-Parkstandfreigabe für Lkw regelt.

Analog zum telematischen Kompakt- / Kolonnenparken wäre auch die Mischnutzung von bereits bestehenden Parkflächen ohne langwierige Genehmigungsverfahren möglich. Es ist aber zunächst im Einzelfall zu prüfen, ob die baulichen Voraussetzungen einer Zusatzbelastung durch Lkw in den Nachtstunden standhalten würden. Ebenso spielt die Berücksichtigung der erweiterten Kurvenradien der Lkw eine Rolle. Darüber hinaus muss auf die besonderen Bedürfnisse bestimmter Pkw-Fahrer Rücksicht genommen werden. Die Erreichbarkeit und Sicherheit für den Personenverkehr auf der Rastanlage ist auch zu den Nachtstunden zu gewährleisten. Für Menschen mit Mobilitätsbeeinträchtigungen sollte nach wie vor ein geschützter Parkraum vorgesehen bleiben. Um Nutzungskonflikten aus dem Weg zu gehen, ist außerdem sicherzustellen, dass nach wie vor genügend Pkw-Parkplätze zur Verfügung stehen. Allgemein ließe sich dieses Konzept am ehesten auf unbewirtschafteten Anlagen umsetzen, da diese in der Nacht überwiegend von Lkw-Fahrern aufgesucht werden.¹³⁶ Die Vor-Ort-Untersuchungen im Großraum Köln haben aber auch gezeigt, dass Lkw-Fahrer bereits heutzutage ohne offizielle Regelung zur Mischnutzung Pkw-Flächen in den Nachtstunden wild zaparken. Folglich wird mit der Einführung einer Mischnutzung meist effektiv kein neuer Parkraum realisiert, jedoch werden die legalen und funktionalen Rahmenbedingungen geschaffen, um Lkw verkehrssicher abstellen zu können.

In der ersten Studie zum Parkraumbedarf für Lkw durch das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (BMVBS) aus dem Jahr 2011 ist das Thema noch unter dem Kapitel „Neue, kreative Wege“ geführt. Mittlerweile ist die Mischnutzung in dem neuen technischen Regelwerk „Empfehlungen für Rastanlagen an Straßen“ (Ausgabe 2011) verankert und deren Einsatz vom BMVI mit dem Allgemeinem Rundschreiben ARS Juli 2019 auf unbewirtschafteten Rastanlagen in den Nachtstunden eingeführt worden.¹³⁷

Bisher sind im Großraum Köln Rastanlagen nicht für eine offizielle Mischnutzung vorgesehen. Im Rahmen des Aus- / Neubaus der unbewirtschafteten Rastanlage Sülztal (BAB A3 Fahrtrichtung Arnheim, zwischen den Anschlussstellen Lohmar Nord und Rösrath) auf 56 Lkw-Parkstände soll jedoch der Pkw-Parkbereich baulich so hergerichtet werden, dass eine Mischnutzung durch Lkw bei entsprechender Beschilderung in der Zeit von 22:00h bis 6:00h möglich wird.¹³⁸

Die in Kapitel 5.1 vorgestellten Konzepte und Maßnahmen beschreiben Verfahren zur effizienteren Nutzung von Parkraumflächen, u. a. durch Nutzung der Möglichkeiten von Telematik und Digitalisierung: z. B. durch bessere Information über die Lage und die aktuelle Anzahl freier Stellplätze (Parkleitsysteme) oder effizientere Nutzung von Parkraumflächen (Kolonnen- und Kompaktparken sowie Mischnutzung). Zwar kommen solche innovativen Parkraumnutzungskonzepte vereinzelt bereits zum Einsatz oder werden in Pilotprojekten getestet, jedoch bisher nicht im Großraum Köln. Daher sollten bei der Realisierung von zusätzlichem Parkraum auch solche Maßnahmen auf ihre Machbarkeit an Rastanlagen der Region hin untersucht werden. Eine Übertragung bewährter Konzepte auf die Region wäre wünschenswert.

¹³⁵ BMVI 2011, S. 14

¹³⁶ BMVI 2011, S. 14 f.

¹³⁷ Deutscher Bundestag 2019, S. 7

¹³⁸ StrabEn.NRW 2019c

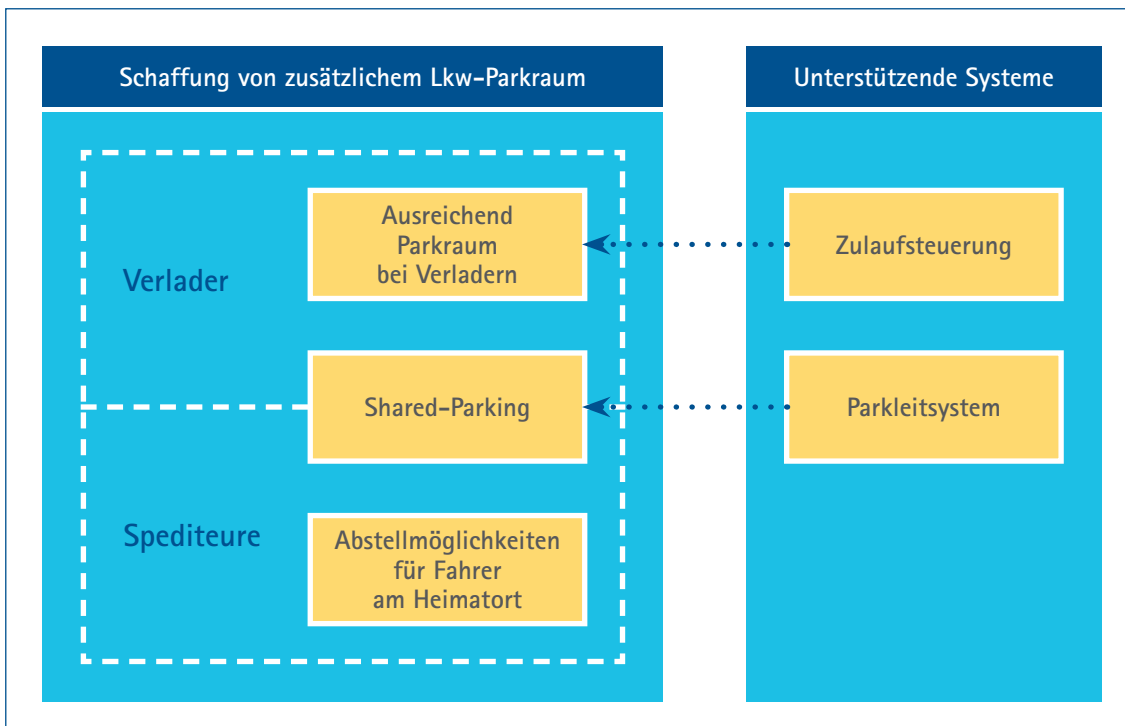
5.2. Lösungsansätze der Privatwirtschaft

In Abschnitt 3.4 wurden die Ergebnisse der Befragung von Verladern und Spediteuren hinsichtlich ihrer Betroffenheit vom Parkraummangel zusammengefasst. Kapitel 5.2 widmet sich nun der Frage, welchen Beitrag die verladende und Logistikwirtschaft bei der Schaffung von zusätzlichem Lkw-Parkraum leisten können. Zudem wird auf das Konzept der Autohöfe eingegangen.

5.2.1. Lösungskonzepte von Verladern und Spediteuren

Die Auswertung der Evaluationsergebnisse (vgl. Kapitel 3.4) hat weitreichende Erkenntnisse über Betroffenheit, Verantwortung und Konzepte im Zusammenhang mit dem Mangel an Lkw-Parkraum im Großraum Köln zum Vorschein gebracht. Neben dem eigenen Beitrag der betrachteten Akteure zur Schaffung von zusätzlichem Lkw-Parkraum stehen dabei auch die damit in Verbindung stehenden unterstützenden Systeme im Fokus (vgl. Abbildung 15).

Abbildung 15: Konzepte der Privatwirtschaft im Überblick¹³⁹



5.2.1.1. Zusätzlicher Parkraum bei Verladern und Spediteuren

Ein entscheidender Grundbaustein als Beitrag der Verladern zum Lkw-Parkraum ist die Schaffung eigener Kapazitäten. Spediteure stellen in der Regel ausreichend Parkraum am Firmenstandort für den eigenen Fuhrpark zur Verfügung. Die Befragung von Verladern hat gezeigt, dass diese zwar Parkmöglichkeiten im Zulauf zur Be- oder Entladung bereitstellen, dieser allerdings von den Fahrern zuweilen nur kurzzeitig benutzt werden darf. Längeres Parken zur Verbringung der Ruhezeiten über Nacht kommt eher selten in Frage.

Mit einem Parkangebot ist es für Verlader jedoch möglich, mit einem lösungsorientierten Konzept für Verantwortung zu sorgen. Sobald ein Unternehmen in der Inbound- oder Outbound-Logistik eine Vielzahl an Transporten induziert, kann somit ein bewusster Beitrag zum Lkw-Parkplatzproblem geschaffen werden. Diese Art der Schaffung von Lkw-Parkraum adressiert in erster Linie zumindest die Versorgung der selbstverschuldeten Transporte, sodass Quell- und Zielverkehre abgedeckt sind. Auch eine Kopplung mit einer intelligenten Zulaufsteuerung (vgl. Kapitel 5.2.1.3) ist bei der Umsetzung denkbar, sodass beispielsweise Lkw-Fahrer nach dem Erreichen der Verloaderampe anschließend ihre Ruhezeit auf dem Verloaderparkplatz verbringen könnten. Für den Verlader würden auf diese Weise dementsprechend Kosten entstehen, die sich jedoch als Investition in die eigene Betroffenheit herausstellen könnten und gleichzeitig Verantwortung beweisen würden.¹⁴⁰

5.2.1.2. Shared- / Secure Parking-Konzepte

Wie den Befragungen von Spediteuren und Verladern (vgl. Kapitel 3.4) zu entnehmen ist, werden alternative Parkraumkonzepte wie Shared-Parking mittlerweile ernsthaft in Betracht gezogen. Dahinter steht die Annahme, dass Verlager und Speditionen über einen eigenen Betriebsparkplatz und freie Stellplätze verfügen, die sie externen Fahrern zur Verbringung der Ruhezeiten zur Verfügung stellen können.¹⁴¹ Dabei wird auf den bereits weit verbreiteten Gedanken der Sharing-Economy zurückgegriffen. Die vorhandene Infrastruktur wäre dabei in vielen Fällen schon gegeben. Sanitäre Anlagen oder Aufenthaltsräume sind oftmals bereits vorhanden oder könnten bei Bedarf nachträglich errichtet werden.¹⁴² Spediteure würden nach diesem Konzept ihre Fahrer über eine Buchungsplattform registrieren. Diese Vorgehensweise bietet die Möglichkeit, Transparenz über die parkenden Lkw und auf dem Gelände befindlichen Personen zu schaffen. Mit entsprechender Ausleuchtung, Umzäunung oder Kameraüberwachung würde Shared-Parking ebenfalls die Funktion eines Sicherheitsparkplatzes erfüllen. Mithilfe einer Buchungsplattform stehen Stellplätze auf dem eigenen Firmenareal dann auch für Dritte zur Verfügung. Es gibt bereits Unternehmen, die sich der Bereitstellung einer deutschlandweiten Plattform angenommen haben. Das aktuelle Angebot an reservierbaren Parkplätzen auf den drei untersuchten Plattformen fällt mit einem Parkplatz in der Region Köln jedoch noch gering aus.¹⁴³

Der Sicherheitsfokus der Sharing-Parkplätze ist hierbei zudem förderlich für das Angebot und die Nachfrage dieses Konzeptes. Das Bundesamt für Güterverkehr (BAG) bietet in diesem Fall eine anteilige Übernahme der Kosten für Lkw-Parkplätze mit gewissen Sicherheitsstandards. Parkende Lkw ab 7,5 Tonnen werden dabei im Rahmen des De-Minimis-Programms mit 80 % der anfallenden Kosten bezuschusst. Voraussetzungen dafür sind eine Einfriedung mit Zufahrtsbeschränkung, Kameraüberwachung, fußläufig erreichbare sanitäre Anlagen und eine gleichmäßige Ausleuchtung des gesamten Parkplatzes.¹⁴⁴

Konzepte und Standards für Sicherheitsparkplätze haben u. a. die European Secure Parking Organisation (ESPROG, www.esprog.eu) sowie die Transported Asset Protection Association (TAPA, www.tapaonline.org) entwickelt. Auch die EU-Kommission hat kürzlich ein neues Regelwerk vorgestellt: Der europäische „Safe and Secure Truck Park Area“ (SSTPA) Standard kategorisiert Sicherheitsparkplätze anhand von Sicherheitsmerkmalen und Ausstattung in vier Sicherheitsstufen.¹⁴⁵

140 Noche et al. 2017, S. 50

141 Vgl. Noche et al. 2017, S. 44

142 Mercier 2018, S. 12–13
Bosch Service Solutions 2018

143 u. a. truckparking-europe.com; kravag-truck-parking.de,
bosch-secure-truck-parking.com

144 GieBe 2019, S. 37

145 Vgl. Europäische Kommission 2019

Abbildung 16: Auszug der Sicherheitsstufen des Safe and Secure Truck Park Area (SSTPA) Standards¹⁴⁶

	SICHERHEITSTUFE BRONZE	SILBER ZUSÄTZLICH ZU BRONZE	GOLD ZUSÄTZLICH ZU SILBER	PLATIN ZUSÄTZLICH ZU ZU GOLD
UMGEBUNG	<ul style="list-style-type: none"> ■ Optische Abgrenzung zum Erkennen des sicheren Parkplatzes ■ Beleuchtung mit 15 Lux ■ Begrünung getrimmt, gute Sicht 	<ul style="list-style-type: none"> ■ Physische Abgrenzung gegen unbefugten Zutritt (z.B. Graben, Felsen, Zaun) oder kontinuierliche Videoüberwachung- und Aufzeichnung durch geschultes Personal ■ Beleuchtung mit 20 Lux 	<ul style="list-style-type: none"> ■ > 1,8 m hohe physische Begrenzung ■ Beleuchtung mit 25 Lux ■ Videoüberwachung der Umgebung ■ Maßnahmen zur Verhinderung unbeabsichtigter Beschädigungen ■ Freizone von 1 Meter zwischen Schranke und Parkplatz 	<ul style="list-style-type: none"> ■ Zusatz für physische Schranke: Überkletterschutz
PARKPLATZ	<ul style="list-style-type: none"> ■ Nur Frachtfahrzeuge und zugelassene Fahrzeuge gemäß Beschilderung ■ Physische oder Fernüberwachungskontrolle /Inspektion mindestens einmal alle 24 h ■ Fahrbahnen müssen mit 15 Lux beleuchtet sein ■ Begrünung getrimmt, gute Sicht 	<ul style="list-style-type: none"> ■ Physische oder Fernüberwachungskontrollen / Inspektion mindestens zweimal alle 24 h (einmal tagsüber und einmal nachts) ■ Sofern Fußwege vorhanden sind, müssen sie mit 15 Lux beleuchtet sein 	<ul style="list-style-type: none"> ■ Vorort-Personal oder Fernkontakt rund um die Uhr möglich ■ Markierte Fahrzeug- und Fußwege 	<ul style="list-style-type: none"> ■ Parkplatzüberwachung rund um die Uhr vor Ort oder per Videoüberwachung
EIN- UND AUSGÄNGE	<ul style="list-style-type: none"> ■ Beleuchtung mit 25 Lux ■ Videoüberwachung (gute Bildqualität) 	<ul style="list-style-type: none"> ■ Schranken ■ Videoüberwachung (Aufzeichnung einfahrender Fahrzeuge) 	<ul style="list-style-type: none"> ■ Schranke mit Über- und Unterkletterschutz ■ Schutz vor unbefugtem Betreten bzw. Erkennung von Eindringungsversuchen, z.B. Fußgänerdrehkreuz ■ Kennzeichenerfassung 	<ul style="list-style-type: none"> ■ Tore müssen installiert sein ■ Übereinstimmung zwischen Kennzeichen und Ticket ■ Echtzeiterfassung der Einfahrt / Ausfahrt, einschließlich des Ein- und Ausgangs von Fußgängern ■ Wenn es ein Pfortnerhaus gibt, muss es externen Angriffen widerstehen können (Tür verschlossen)

Shared-Parking bietet ebenfalls die Voraussetzungen für eine Symbiose mit Parkleitsystemen. Durch die webbasierte Reservierung der Parkplätze ist bei Ankunft des Fahrers ein Stellplatz sichergestellt. Dabei ist es förderlich, wenn die zur Verfügung stehenden Parkplätze über das eigene Buchungssystem hinaus auch auf anderen Plattformen angezeigt werden, sodass eine ganzheitliche Telematik erreicht werden kann.

5.2.1.3. Zulaufsteuerung

Insbesondere in der Beschaffungslogistik ist eine intelligente Lkw-Steuerung bei vielen größeren Unternehmen der Automobilindustrie bereits jetzt Realität. Nachdem der Spediteur online ein Zeitfenster beim Verlader gebucht hat und ungefähr zur vereinbarten Zeit eine gewisse Entfernung unterschreitet, wird dieser in Echtzeit verfolgt. Über die IT-Architektur der Software ist es in der Folge möglich zu berechnen, wann der Lkw anhand der noch zurückzulegenden Strecke und der aktuellen Verkehrssituation an der Verladerrampe eintreffen wird. Der Verlader kann anhand dieser Informationen die Ressourcen entsprechend planen und bei kurzfristigen Hindernissen durch das Echtzeit-Tracking umdisponieren.¹⁴⁷ Neben den offensichtlichen Vorteilen für Verlader, wie beispielsweise die Verringerung der Durchlaufzeit, könnte ein derartiges Konzept auch einen positiven Effekt auf die Lkw-Parksituation im Umfeld des Verladers haben. Nichtsdestotrotz wird über dieses System kein neuer Parkraum geschaffen, sondern dahingehend eine intelligentere Steuerung geboten. Vorstellbar wäre in diesem Kontext daher die Verbindung des Systems mit einem sogenannten Pre-Gate-Parkplatz, auf den Lkw umgeleitet werden und Fahrer die Zeit bis zur Abfertigung verbringen können. Je nach den gegebenen Voraussetzungen könnte ein derartiger Parkplatz von einem oder mehreren Verladern eines Unternehmensclusters nutzbar gemacht werden (-> Shared Parking). Möglich wäre hierbei auch, mit einem bereits bestehenden Parkplatzbetreiber (z. B. Autohöfe) zu kooperieren.¹⁴⁸

In einem der Expertengespräche wurde aber auch deutlich, dass die Einführung einer integrierten Zulaufsteuerung eine komplexe organisatorische Herausforderung sei, bei der eine große Anzahl an IT-Schnittstellen geschaffen werden müsse. Unter den erläuterten Vorteilen, die dem Verlader darüber hinaus für die interne Logistik geboten würden, bestehe jedoch eine größere Motivation, sich einer intelligenten Zulaufsteuerung anzunähern. Gerade für große Logistikstandorte, die eine ausgeprägte Menge an Verkehren erzeugen, sei eine intelligente Zulaufsteuerung mit Pre-Gate-Parkplatz geeignet.

Ein Best Practice Beispiel dafür bietet der Hamburger Hafen. Um den Anteil an unrechtmäßig parkenden Lkw im Hafengebiet zu vermeiden, wurde ein intelligentes Parkraummanagement eingeführt, das die Fahrzeuge zum Be- oder Entladevorgang auf freie Stellplätze leitet. Diese können gegebenenfalls auch vorreserviert werden. Dafür kooperiert der Hafengebietbetreiber mit Autohöfen und öffentlichen Parkplatzbetreibern in der Peripherie des Hafens.¹⁴⁹ Ein ähnliches Konzept wäre für Logistikstandorte im Untersuchungsraum ebenfalls denkbar. Gerade in Industrieclustern der Chemie oder des Fahrzeugbaus im Kölner Norden oder im Raum Leverkusen, wo viele Verlader ansässig sind, hätten derartige Konzepte Potenzial. Auch ein geregelter Zulauf zum DUSS-Terminal Eifeltor in Kooperation mit dem nahegelegenen Autohof Eifeltor wäre denkbar. Die im Rahmen dieser Studie gemessene durchschnittliche Belegung von 139 % auf dem Autohof (vgl. Kapitel 3.3.2) und fortwährende Anwohnerbeschwerden über parkende Lkw in umliegenden Wohngebieten im Stadtteil Hürth¹⁵⁰ lassen darauf schließen, dass insbesondere hier Verbesserungsbedarf besteht.

147 Giesen 2013

148 Noche et al. 2017, S. 48

149 Weinrich 2015

150 Engels 2018

Eine intelligente Zulaufsteuerung ist demnach ein ganzheitlicher Hybrid aus mehreren Konzepten der Lkw-Parkrauroptimierung. Kernbestandteil dieses Systems ist jedoch die Nutzung digitaler Informationssysteme in Gestalt eines Parkleitsystems, wie es bereits von der öffentlichen Hand vorangetrieben wird. Anhand des angesprochenen Projekts im Hamburger Hafen wird jedoch auch deutlich, dass eine Vielzahl an Akteuren, sowohl öffentliche als auch private, in derartige Vorhaben eingebunden werden müssen, wodurch der Umfang des Unterfangens erheblich steigt.

5.2.2. Bewirtschaftete Autohöfe

Dort, wo der Bedarf an Lkw-Stellflächen nicht durch Aus- oder Neubau von öffentlichen Rastanlagen entlang der Autobahnen gedeckt werden kann, können privatwirtschaftliche Initiativen zur Deckung des Parkraumbedarfes hinzugezogen werden. Ein klassisches Beispiel hierfür stellen Autohöfe dar, die zumeist durch private Investoren entwickelt und betrieben werden. Die Kriterien, die ein Autohof erfüllen muss, damit er als solcher offiziell anerkannt und ausgeschildert wird, sind durch die Straßenverkehrs-Ordnung (StVO) definiert. U. a. darf ein Autohof höchstens einen Kilometer von der nächsten Autobahnanschlussstelle entfernt und muss für den Schwerverkehr auf baulich geeigneten Zubringern und unter Berücksichtigung der Anliegerinteressen Dritter erreichbar sein. Zudem müssen mindestens 50 Lkw-Parkstände vorhanden sein.¹⁵¹ Für den Erfolg von Autohöfen spielen neben der Erreichbarkeit und verkehrsgünstigen Lage auch die Mehrwertdienstleistungen eine Rolle. Neben den Einnahmen aus dem Kraftstoffverkauf und Gastronomiebetrieb gewinnen die Parkplatz-Reservierung und sicheres Parken zunehmend eine wichtige Rolle.¹⁵² Die in Kapitel 5.2.1.2 beschriebenen Vorteile und Förderaspekte von Secure-Parking gelten dementsprechend auch für Autohöfe mit Sicherheitsparkplätzen. Zugleich gelten aber für neue Erschließungsprojekte von Autohöfen ähnliche Restriktionen und Herausforderungen wie beim Aus- und Neubau von Rastanlagen der öffentlichen Hand, z. B. was die Flächenverfügbarkeit in dicht besiedelten Gebieten anbelangt.

151 VwV-StVO, Zeichen 448.1 Autohof

152 Vgl. Noche et al. 2017, S. 52

6. Fazit und Handlungsempfehlungen

Die Studie hat zum Ziel, den Lkw-Parkraumbestand im Bezirk der IHK Köln mit den kreisfreien Städten Köln und Leverkusen sowie den Landkreisen Rhein-Erft-Kreis, Rheinisch-Bergischer Kreis und Oberbergischer Kreis aufzuarbeiten und mögliche Handlungsoptionen aufzuzeigen. Hierzu wurden das Parkstand- und Serviceangebot für Lkw-Fahrer und die Nachfrage nach Lkw-Parkraum im Einzugsgebiet der IHK Köln erhoben und gegenübergestellt.

Die Untersuchungen zeigen, dass auch im Großraum Köln die Nachfrage das Angebot an Lkw-Parkplätzen deutlich übersteigt. So wurde im Frühjahr 2019 ein durchschnittlicher Fehlbestand von 695 Lkw-Parkständen für den IHK-Bezirk ermittelt. Demgegenüber stehen aktuelle Planungen des Landesbetriebes Straßen.NRW, die den Bau von 685 zusätzlichen Lkw-Parkständen an Rastanlagen im Untersuchungsraum vorsehen. Die geplanten zusätzlichen Aus- und Neubauten könnten gerade einmal den aktuellen Bedarf decken. Bedarfszahlen für den Zeitraum nach 2025 werden in Anbetracht des erwarteten Verkehrswachstums höher ausfallen, bundesweite Bedarfsprognosen stehen weiterhin aus. Zugleich verzögern lange Planungs- und Genehmigungsverfahren mit bis zu zehn Jahren Laufzeit die schnelle Realisierung des dringend benötigten zusätzlichen Parkraumangebotes.

Gerade in dicht besiedelten Regionen wie dem Großraum Köln, die sowohl von Quell- und Ziel- als auch hohen Transitverkehren geprägt sind, stößt die Verkehrs- und Infrastrukturplanung an ihre Grenzen. Dies betrifft insbesondere Speditionen und Lkw-Fahrer, die auf ihren Touren gesetzlich festgelegte Ruhepausen einlegen, Fahrverbote an Sonn- und Feiertagen beachten und in der Nähe ihres Quell- und Zielortes auf Transportaufträge und Ablademöglichkeiten warten müssen. Der Mangel an Parkraum zwingt Fahrer, lange Umwege zu fahren, unter Umständen die Lenkzeiten zu überschreiten oder an verbotenen und gefährlichen Stellen zu parken. Zugleich fühlen sich Anwohner im Umkreis von Rastanlagen und Industriegebieten von parkenden Lkw gestört. Aber auch die verladende Industrie ist besorgt hinsichtlich der negativen Folgen des Wildparkens in Nähe der eigenen Standorte.

Die Studie beschreibt die Möglichkeiten der öffentlichen Hand, dem Mangel an Parkraum für den ruhenden Güterverkehr zu begegnen. Neben den gesetzlichen Rahmenbedingungen und Planungsverfahren des Neu- und Ausbaus von Rastanlagen werden auch Konzepte beschrieben, die zu einer effizienteren Nutzung verfügbarer Parkraumflächen (z. B. telematische Parkleitsysteme, Kompaktparken und Kolonnenparken, temporäre Misch- / Umnutzung von Pkw-Parkständen für Lkw) beitragen können. Der Bund ist in vielen Belangen kompromissbereiter geworden, so wurde u. a. die Parkflächenbegrenzung auf unbewirtschafteten Anlagen aufgehoben, und auch die Errichtung und Nutzung von Parkständen abseits der Autobahnen durch Einbindung privater Investoren (z. B. Autohöfe) wird stärker in Betracht gezogen. Planungs- und Genehmigungsverfahren können sich aus unterschiedlichen Gründen wesentlich verzögern. Den Interessen und Bedenken von Anwohnern und Grundstückseigentümern sollte mit frühzeitigen Beteiligungsverfahren Rechnung getragen werden. Positive Ansätze stellen die Initiativen zur Beschleunigung und Vereinfachung von Planungs- und Bauprozessen sowie zu frühzeitigen Beteiligungsformaten bei Infrastrukturvorhaben dar. **Planungs-, Genehmigungs- und Beteiligungsverfahren** gilt es entsprechend **konsequent weiterzuentwickeln und anzuwenden.**

Erschweren oder verhindern z. B. funktionale, verkehrliche, umweltbezogene oder wirtschaftliche Gründe den Aus- oder Neubau von öffentlichen Rastanlagen, sollten die Möglichkeiten von Telematik und Digitalisierung zur **effizienteren Nutzung des bestehenden Parkraum- und Stellflächenangebotes** genutzt werden. Mithilfe von telematischen Parkleitsystemen (Kapitel 5.1.1) kann die Nachfrage optimal auf freie Stellplätze entlang eines Streckenabschnittes gelenkt werden. Beim telematischen Kolonnenparken und Kompaktparken (Kapitel 5.1.2 und 5.1.3) parken Lkw intelligent gesteuert und entsprechend ihrer geplanten Abfahrtszeit hintereinander, Stoßstange an Stoßstange. Durch den Wegfall einzelner Fahrgassen kann gegenüber konventionellen Parkverfahren bis zu einem Drittel der Parkfläche eingespart bzw. diese für zusätzliche Stellflächen genutzt werden. Fahrer und Disponenten werden in Echtzeit über freie Parkstände informiert. Ebenfalls können Rastanlagen so gestaltet werden, dass bei Bedarf Pkw-Parkstände auch von Lkw belegt werden können, um zusätzlichen Parkraum zu schaffen (Mischnutzung, Kapitel 5.1.4).

Zwar kommen solche innovativen Konzepte vereinzelt bereits zum Einsatz oder werden in Pilotprojekten getestet, jedoch bisher nicht im Großraum Köln. Daher sollten bei der Realisierung von zusätzlichem Parkraum auch solche Maßnahmen auf ihre Machbarkeit an Rastanlagen der Region hin untersucht werden. Eine Übertragung bewährter Konzepte auf die Region wäre wünschenswert.

Daher beschreibt die Studie neben den Gestaltungsmöglichkeiten der öffentlichen Hand auch Konzepte, mit denen die Privatwirtschaft dem Parkraumangel begegnen kann. Hier wurden **privatwirtschaftlich betriebene Autohöfe** als Ergänzung zu den staatlichen Baumaßnahmen, die **Zurverfügungstellung geeigneter Stellplätze für Quell- und Zielverkehre**, das Angebot von Parkraum für externe Fahrer (**Shared-Parking**) sowie eine **optimierte Zulaufsteuerung** und Abfertigung von Quell- und Zielverkehren beschrieben. Insbesondere die beiden letzteren Konzepte können Hand in Hand gehen mit den Bestrebungen der Unternehmen zur weiteren Digitalisierung ihrer Logistikprozesse. Runde Tische auf lokaler Ebene mit Vertretern von Verladern, Spediteuren, Stadt oder Gemeinde, Wirtschaftsförderung, Kammern und weiteren Interessensgruppen können die Akteure vor Ort für die Problematik sensibilisieren und eine Plattform zur Diskussion von Lösungskonzepten, z. B. den zuvor beschriebenen, darstellen.

Mögliche Konzepte der öffentlichen Hand und Privatwirtschaft sowie Handlungsempfehlungen sind in Tabelle 7 zusammengefasst:

Tabelle 7: Konzepte und Handlungsempfehlungen für den ruhenden Schwerlastverkehr¹⁵³

Konzepte und Handlungsempfehlungen der öffentlichen Hand	
Aus- und Neubau von Rastanlagen	<ul style="list-style-type: none"> • Grundsätzlich sollte der Lkw-Parkbedarf für Transitverkehr durch Aus- und Neubau von Rastanlagen entlang / in der Nähe der Autobahnen gedeckt werden. • Weitere Maßnahmen zur Beschleunigung und Vereinfachung von Planungs-, Genehmigungs- und Bauprozessen, wie z. B. die Gesetzesinitiativen auf Bundes- und Landesebene zur Planbeschleunigung, sollten identifiziert und realisiert werden. • Formate zur frühzeitigen Einbindung / Beteiligung von betroffenen Interessensgruppen sollten weiterentwickelt und angewendet werden, um allen Beteiligten die Möglichkeiten und Grenzen im Rahmen des Genehmigungsverfahrens früh aufzuzeigen. • Sorgen der Betroffenen kann mit entsprechenden Ausgleichsmaßnahmen begegnet werden: z. B. verbessertem Lärm- und Schallschutz (ggf. auch Ausweitung auf angrenzende Autobahnabschnitte), Verkehrsbelastungen an anderer Stelle (die wiederum zu höherer Lebensqualität vor Ort führen).
Aus- und Neubau von Rastanlagen abseits der Autobahnen	<ul style="list-style-type: none"> • Dort, wo der Neu-, Um- und Ausbau an den Autobahnen nicht gewährleistet werden kann, sollten Parkplatz-Initiativen abseits der Autobahnen (z. B. privatwirtschaftliche Autohöfe) ermöglicht werden (z. B. durch Schaffung der notwendigen rechtlichen Rahmenbedingungen, Einbindung in Parkleitsysteme). • Autohöfe können besondere Zusatzleistungen bieten (z. B. Möglichkeiten der Reservierung, Sicherheitsparkplatz).
Effizientere Nutzung verfügbarer Parkraumflächen	<ul style="list-style-type: none"> • Rastanlagen im Untersuchungsgebiet sollten auf die Realisierbarkeit von effizienteren, telematisch unterstützten Parkraumverfahren (Kompakt-, Kolonnenparken, Mischnutzung, Parkleitsysteme) hin untersucht werden. • Bei Eignung von Rastanlagen sollten solche Verfahren zeitnah realisiert werden.
Aufwertung der Aufenthaltssituation an Rastanlagen	<ul style="list-style-type: none"> • Insbesondere Lkw-Fahrer sind wesentlich vom Parkraumangel betroffen. Auch für diese sollte durch bauliche Maßnahmen (z. B. Schall- und Lärmschutz) die Aufenthaltssituation verbessert werden. • Sicherheit von Personen, Verkehr und Gütern sollte durch regelmäßige Schwerpunktkontrollen gewährleistet werden. Kontrollflächen für Polizei und Bundesamt für Güterverkehr gilt es entsprechend vorzuhalten.

Konzepte und Handlungsempfehlungen der Privatwirtschaft

Abstellmöglichkeiten am Heimatort	<ul style="list-style-type: none"> • Grundsätzlich sollte jedem Lkw-Fahrer ermöglicht werden, seinen Lkw am Heimatort / Betriebsort abstellen zu können. • Unter Spediteuren ist dies bereits ein weit verbreitetes Konzept. • Abstellmöglichkeiten am Heimatort eignen sich insbesondere für den Nahverkehr.
Lkw-Parkraum bei Verladern	<ul style="list-style-type: none"> • Übernahme von Verantwortung bei einer hohen Anzahl von induzierten Transporten • Nutzungserlaubnis über Nacht wünschenswert • Mit intelligenter Zulaufsteuerung kombinierbar
Shared-Parking / Secure Parking	<ul style="list-style-type: none"> • Konzept ist sowohl für Verlader als auch Spediteure nutzbar, Shared-Parking-Plattformen sind bereits vorhanden. • Kann die Funktion eines Sicherheitsparkplatzes erfüllen (ggf. kombinierbar mit entsprechenden Förderprogrammen) • Initiative von Verladern, Spediteuren und Parkplatzbetreibern erforderlich • Nutzung der Möglichkeiten der Digitalisierung (z. B. web- / app-basierte Steuerung, Buchung, Check-in)
Zulaufsteuerung	<ul style="list-style-type: none"> • Umsetzung komplexes organisatorisches Unterfangen und in der Hand der Verlader / Industrieparks • Optimierte Steuerung der Verkehre im Zulauf • Als unterstützendes System mit vorhandenen Lkw-Parkkapazitäten kombinierbar • Nutzung von Möglichkeiten der Digitalisierung von Logistikprozessen

Literatur

ADAC (2018): ADAC Test 2018: Unbewirtschaftete Rastplätze an Autobahnen. Online verfügbar unter: <https://www.adac.de/infotestrat/tests/urlaub-reise/raststaetten-rastplaetze/default/default.aspx>, zuletzt geprüft am 05.04.2019

BASt (2018a): Automatische Zählstellen auf Autobahnen und Bundesstraßen. Online verfügbar unter https://www.bast.de/BASt_2017/DE/Verkehrstechnik/Fachthemen/v2-verkehrszaehlung/zaehl_node.html, zuletzt geprüft am 20.05.2019

BASt (2018b): Wirtschaftlichkeitsbewertung besonderer Parkverfahren zur Lkw-Parkkapazitätserhöhung an BAB. Online verfügbar unter https://www.bast.de/BASt_2017/DE/Publikationen/Foko/2019-2018/2018-01.html, zuletzt geprüft am 13.02.2019.

Bayerisches Staatsministerium für Wohnen, Bau und Verkehr (2019): Lkw-Parken. Online verfügbar unter <http://www.bayerninfo.de/parken>, zuletzt geprüft am 20.08.2019

Bezirksregierung Detmold: Allgemeine Informationen zu Planfeststellungsverfahren. Online verfügbar unter https://www.bezreg-detmold.nrw.de/200_Aufgaben/010_Planung_und_Verkehr/Planfeststellung___Plangenehmigung/Info_zu_Planfeststellungsverfahren/index.php#ablaufPG, zuletzt geprüft am 15.01.2019.

Bezirksregierung Münster: Planfeststellung. Online verfügbar unter: <https://www.bezreg-muenster.de/de/verkehr/planfeststellung/planfeststellungsverfahren/>, zuletzt geprüft am 25.07.2019.

BMVI (2011): Lkw-Parken in einem modernen, bedarfsgerechten Rastanlagensystem. Online verfügbar unter https://www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Publikationen/StB/lkw-parken-in-einem-modernen-bedarfsgerechten-rastanlagensystem.pdf?__blob=publicationFile, zuletzt geprüft am 16.10.2018.

BMVI (2014): Handbuch für eine gute Bürgerbeteiligung. Online verfügbar unter https://www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Anlage/VerkehrUndMobilitaet/BWWP/bwpp-handbuch-buergerbeteiligung.pdf?__blob=publicationFile, zuletzt geprüft am 10.01.2019.

BMVI (2015): PlafeR 15. Richtlinien für die Planfeststellung nach dem Bundesfernstraßengesetz. Online verfügbar unter https://www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Anlage/VerkehrUndMobilitaet/Strasse/planfeststellungsrichtlinien.pdf?__blob=publicationFile, zuletzt geprüft am 15.01.2019.

BMVI (2017a): Strategie Planungsbeschleunigung. Online verfügbar unter https://www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Publikationen/G/innovationsforum-planungsbeschleunigung-strategiepapier.pdf?__blob=publicationFile.

BMVI (2017b): Aktionsplan Güterverkehr und Logistik – nachhaltig und effizient in die Zukunft. Online verfügbar unter <https://www.bmvi.de/DE/Themen/Mobilitaet/Gueterverkehr-Logistik/Aktionsplan-Gueterverkehr-und-Logistik/aktionsplan-gueterverkehr-und-logistik.html>.

BMVI (2019a): Lärmvorsorge und Lärmsanierung an Bundesfernstraßen. Online verfügbar unter <https://www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Artikel/StB/laermschutz.html>.

- BMVI (2019b):** Nebenbetriebe / Rastanlagen. Online verfügbar unter <https://www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Artikel/StB/nebenbetriebe-rastanlagen.html>, zuletzt geprüft am 10.01.2019.
- BMVI (2019c):** Lkw-Parken als europäischer Datendienst und Buchungsservice – Belegung, Datenfusion und Prognose – mFUND-ITP. Online verfügbar unter: <https://www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Artikel/DG/mfund-projekte/lkw-parken-als-europaeischer-datendienst-mfund-itp.html>, zuletzt geprüft am 23.07.2019.
- Bours, Christiane (2019):** A1 bei Leverkusen. Entsteht hier bis 2027 die neue Raststätte? In: RP Online. Online verfügbar unter: https://rp-online.de/nrw/staedte/leverkusen/a1-bei-leverkusen-deges-sucht-standort-fuer-raststaetten_aid-36557405, zuletzt geprüft am 05.04.2019.
- Bosch Service Solutions (2018):** Parken mit dem besonderen Extra an Sicherheit. Online verfügbar unter <https://www.boschservicesolutions.com/de/stories/sandra-dolores/>, zuletzt aktualisiert am 12.12.2018, zuletzt geprüft am 08.01.2019.
- Bundesamt für Güterverkehr (2019):** Hinweise zu den Sozialvorschriften im Straßenverkehr. (Stand 20.02.2019). Online verfügbar unter https://www.bag.bund.de/SharedDocs/Downloads/DE/Merkblaetter/Leitfaden_Rechtsvorschriften_2015.pdf?__blob=publicationFile, zuletzt geprüft am 04.08.2019.
- Bundesamt für Güterverkehr (2017):** Änderung des Fahrpersonalgesetzes ist am 25. Mai 2017 in Kraft getreten. Online verfügbar unter <https://www.bag.bund.de/SharedDocs/Kurzmeldungen/DE/2017/Wochenruhezeit.html>, zuletzt geprüft am 07.01.2019.
- Bundesverband Güterkraftverkehr Logistik und Entsorgung BGL e.V. (2019):** Fahrverbote in Deutschland. Online verfügbar unter <http://www.bgl-ev.de/web/fahrerinfos/fahrverbote.htm>, zuletzt geprüft am 08.01.2019.
- DEGES (2013):** Lkw-Parken auf BAB. Auswertung der bundesweiten Erhebung der Parkstandnachfrage an BAB 2013. Schlussbericht. Online verfügbar unter <https://www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Anlage/VerkehrUndMobilitaet/Strasse/lkw-parken-auf-bab-bericht-erhebung.html>, zuletzt geprüft am 05.08.2019.
- DEGES (2018):** Lkw Parkraum im Großraum Köln, Präsentation und Gesprächsprotokoll eines Expertengesprächs am 12.12.2018 mit Vertretern von DEGES.
- DEGES (2019a):** Planung und Genehmigung. Online verfügbar unter <https://nrw.deges.de/hintergruende-autobahnbau/planung-und-genehmigung>, zuletzt aktualisiert am 09.01.2019, zuletzt geprüft am 10.01.2019.
- DEGES (2019b):** Autobahn A3: Ausbau der Tank- und Rastanlage Siegburg Ost. Online verfügbar unter: <https://nrw.deges.de/projekte/aus-und-neubau-von-parkplaetzen-sowie-tank-und-rastanlagen/ausbau-t-r-siegburg-ost-a-3>, zuletzt geprüft am 05.04.2019.
- DEGES (2019c):** Autobahn A3: Ausbau der Parkplatz- und WC-Anlage Logebachtal. Online verfügbar unter: <https://nrw.deges.de/projekte/aus-und-neubau-von-parkplaetzen-sowie-tank-und-rastanlagen/ausbau-pwc-logebachtal-a-3>, zuletzt geprüft am 05.04.2019.

DEGES (2019d): Autobahn A1: Neubau der Rastplätze Bergisches Land Ost und West. Online verfügbar unter: <https://nrw.deges.de/projekte/aus-und-neubau-von-parkplaetzen-sowie-tank-und-rastanlagen/neubau-pwc-bergisches-land-ost-west-a-1>, zuletzt geprüft am 20.07.2019.

DEGES (2019e): E-Mailverkehr mit Tim Langen, Projektbereich Rastanlagen, vom 27.07.2019.

Deutscher Bundestag (2018): Fragen zum Einsatz von Kolonnen- und Kompakt-parken auf Autohöfen deutscher Bundesautobahnen. Wissenschaftliche Dienste. Online verfügbar unter <https://www.bundestag.de/blob/560158/6db8c8e327d07a72ea822ae78824938e/wd-5-059-18-pdf-data.pdf>, zuletzt geprüft am 05.04.2019.

Deutscher Bundestag 2019: Lkw-Parksituation an Bundesautobahnen und Risiken durch Lang-Lkw, Antwort der Bundesregierung auf die Kleine Anfrage der Fraktion BÜNDNIS 90 / DIE GRÜNEN – Drucksache 19/10833. Online verfügbar unter <https://dipbt.bundestag.de/doc/btd/19/113/1911381.pdf>, zuletzt geprüft am 11.07.2019.

Deutscher Städte- und Gemeindebund (2016): Gesetz über die Beteiligung von Bürgern und Gemeinden an Windparks in Mecklenburg-Vorpommern verabschiedet. Online verfügbar unter <https://www.dstgb.de/dstgb/Homepage/Schwerpunkte/Energiewende/Erneuerbare%20Energien/Gesetz%20%C3%BCber%20die%20Beteiligung%20von%20B%C3%BCrgern%20und%20Gemeinden%20an%20Windparks%20in%20Mecklenburg-Vorpommern%20verabschiedet/>, zuletzt geprüft am 01.02.2019.

Engels, Andreas (2018): Anwohner empört: Lkw-Fahrer nutzen Hürther Gewerbegebiet als illegalen Rastplatz. In: Kölner Stadtanzeiger, 27.02.2018. Online verfügbar unter <https://www.ksta.de/region/rhein-erft/huerth-archiv/anwohner-empoert-lkw-fahrer-nutzen-huerther-gewerbegebiet-als-illegalen-rastplatz-29785990>, zuletzt geprüft am 26.10.2018.

Europäische Kommission (2018): Handbuch für Betreiber und Nutzer von sicheren Lkw-Parkplätzen. Kurzversion. Online verfügbar unter https://sstpa.eu-study.eu/download/9/sstpa_short-manual/1140/sstpa_short-manual_german.pdf, zuletzt geprüft am 24.07.2019.

Europäische Kommission (2019): Study on Safe and Secure Parking Places for Trucks. Final Report. Online verfügbar unter <https://sstpa.eu-study.eu/results/#1>, zuletzt geprüft am 24.07.2019.

Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (2011): Empfehlungen für Rastanlagen an Straßen. ERS. Ausg. 2011. Köln: FGSV-Verl. (FGSV R2 – Regelwerke, 222).

Fraunhofer IML (2018): Projekt ITP – Intelligent Truck Parking. Präsentation im Rahmen der MFUND – Konferenz am 17.10.2018 in Berlin. Online verfügbar unter www.mfund-konferenz.de/presentationen/pdf/mFUND_ITP.pdf, zuletzt geprüft am 05.04.2019.

- Gaertner, Angelika; Sauck, Ulrich; Lührs, Friedrich (2013):** Bürgerinitiative gegen die Raststätte Elbmarsch. Online verfügbar unter http://www.rastplatz-im-moor.de/mediapool/134/1340632/data/Einwendungen/Einwendung_BI_Abgabeversion_2013_02_20.pdf, zuletzt geprüft am 17.07.2019.
- Gewerkschaft der Polizei (2019):** Fehlende Rastplätze verhindern wirksame Kontrollen des Lkw-Verkehrs, Pressemitteilung vom 24.01.2019. Online verfügbar unter: https://www.gdp.de/gdp/gdpnrw.nsf/id/DE_Fehlende-Rastplaetze-verhindern-wirksame-Kontrollen-des-Lkw-Verkehrs-?open&ccm=000, zuletzt geprüft am 17.07.2019.
- Giesen, Hartmut (2013):** Staufrei durchs Werk. In: Automobilindustrie (5), zuletzt geprüft am 19.06.2019.
- Gieße, André (2019):** Geld für sicheres Parken. In: VerkehrsRundschau (3/04), S. 37.
- Göttsche, Jürgen (2012):** Empfehlungen für Anlagen des ruhenden Verkehrs. EAR 05. Ausg. 2005, korr. Nachdr. Köln: FGSV-Verl. (FGSV, 283).
- Hauser, Ludmilla (2017):** Raststätte: Ministerium zeigt Verständnis. In: RP Online, 10.11.2017. Online verfügbar unter: https://rp-online.de/nrw/staedte/leverkusen/raststaette-ministerium-zeigt-verstaendnis_aid-20773399, zuletzt geprüft am 05.04.2019.
- IHK Initiative Rheinland (2016):** Verkehrsleitbild Rheinland 2016. Online verfügbar unter: http://www.rheinland.ihk.de/upload/VerkehrslNRW_2016_online_52050.pdf, zuletzt geprüft am 04.08.2019.
- IHK Aachen, IHK Bonn/Rhein-Sieg, IHK Köln (2017):** Fachbeitrag der Wirtschaft zum Regionalplan im Regierungsbezirk Köln. Online verfügbar unter https://www.bezreg-koeln.nrw.de/brk_internet/leistungen/abteilung03/32/regionalplanung/ueberarbeitung/regionalplan_ueberarbeitung/fachbeitraege/fachbeitrag_ihk/fachbeitrag.pdf, zuletzt geprüft am 17.07.2019.
- IHK Köln (2019):** Der Bezirk der IHK Köln. Online verfügbar unter https://www.ihk-koeln.de/Der_Bezirk_der_IHK_Koeln.AxCMS, zuletzt geprüft am 10.04.2019.
- Kathmann, Thorsten; Schroeder, Stephan; Bär, Arthur (2013):** Lkw-Parken auf BAB. Auswertung der bundesweiten Erhebung der Parkstandnachfrage an BAB 2013. Online verfügbar unter https://www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Anlage/VerkehrUndMobilitaet/Strasse/lkw-parken-auf-bab-bericht-erhebung.pdf?__blob=publicationFile, zuletzt geprüft am 17.10.2018.
- Kleine, Jessika (2014):** Rastanlagen an BAB – Verbesserung der Auslastung und Erhöhung der Kapazität durch Telematiksysteme. [Bericht zum Forschungsprojekt F1100.6510002]. Hannover, Bremen: Technische Informationsbibliothek u. Universitätsbibliothek; Fachverl. NW (Berichte der Bundesanstalt für Straßenwesen V, Verkehrstechnik, 241). Online verfügbar unter <https://bast.opus.hbz-nrw.de/opus45-bast/frontdoor/deliver/index/docId/785/file/V241b.pdf>, zuletzt geprüft am 28.11.2018.

Kleine, Jessica; Lehmann, Rainer (2017): Telematisch gesteuertes Kompaktparken – Grundlagen und Entwicklung. Bremen: Carl Schünemann Verlag GmbH (Forschung kompakt, 10/17). Online verfügbar unter https://bast.opus.hbz-nrw.de/opus45-bast/frontdoor/deliver/index/docId/1763/file/V286_barrierefreies_Internet_PDF.pdf.

Landesregierung Nordrhein-Westfalen (2017): Antwort der Landesregierung auf die Kleine Anfrage 56 vom 3. Juli 2017 der Abgeordneten Sarah Philipp SPD, Drucksache 17/116, 02.08.2017. Online verfügbar unter <https://www.landtag.nrw.de/Dokumentenservice/portal/WWW/dokumentenarchiv/Dokument/MMD17-285.pdf>, zuletzt geprüft am 27.01.2019.

LASI Länderausschuss für Arbeitsschutz und Sicherheitstechnik (2018): Buß- und Verwarnungsgeldkataloge zum Fahrpersonalrecht LV 48, 4. überarbeitete Auflage, Online verfügbar unter https://www.bag.bund.de/SharedDocs/Downloads/DE/Bussgeldkataloge/Bussgeld_Fahrpers.html?nn=12950, zuletzt geprüft am 05.04.2019.

Leerkamp, Bert; Klemmer, Thomas (2017): Tages-, Wochen- und Jahresganglinien sowie Aufenthaltszeiten bei der Nutzung von Rastanlagen. „Bericht zum Forschungs- und Entwicklungsvorhaben des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur: FE 01.0172/2011/CRB: Tages- und Jahresganglinien sowie Aufenthaltszeiten bei der Nutzung von Rastanlagen“ – Impressum (Forschung Straßenbau und Straßenverkehrstechnik).

Lüttmerding, Attila (2008): Belegung der Autobahnparkplätze durch Lkw in Thüringen. Bestandsaufnahme und grundsätzliche Maßnahmenempfehlungen. Online verfügbar unter https://www.fh-erfurt.de/fhe/fileadmin/Material/Institut/Verkehr_Raum/Download/IVR_Berichte/ivr_bd_3.pdf.

Mercier, Stéphanie (2018): Wege aus der Platznot. In: VerkehrsRundschau (31–32), S. 12–13.

Meyn, Jonas (2019): Analyse des ruhenden Verkehrs im Großraum Köln: Die Rolle von Spediteuren und Verladern bei der Schaffung von zusätzlichem Lkw-Parkraum. Masterarbeit am Lehrstuhl Transportsysteme und Logistik der Universität Duisburg-Essen. Erstprüfer Prof. Dr.-Ing. Bernd Noche.

Noche, Bernd; Hoene, Andreas; Szymiczek, Melissa (2017): Ruhende Verkehre richtig steuern. Anforderungen, Chancen und Herausforderungen für moderne Logistikstandorte. Online verfügbar unter https://www.ihk-niederrhein.de/blob/duihk24/hauptnavigation/wirtschaftsstandort/downloads/4033636/ebc34aa1ca1beb3c71f7916e76a6b666/Studie_Ruhende-Verkehre-data.pdf, zuletzt geprüft am 10.10.2018.

o.V. (2019a): Bosch Secure Truck Parking. Online verfügbar unter <https://www.bosch-secure-truck-parking.com/de/>, zuletzt aktualisiert am 09.05.2019, zuletzt geprüft am 18.06.2019.

o.V. (2019b): Kravag Truck Parking. Online verfügbar unter <https://www.kravag-truck-parking.de/>, zuletzt geprüft am 18.06.2019.

- Prinz, Stefan (2019):** Stadt gegen Ausbau von Lkw-Stellplätzen bei Ohligser Heide West. In: Solinger Tagesblatt, 10.01.2019. Online verfügbar unter <https://www.solinger-tageblatt.de/solingen/stadt-solingen-gegen-ausbau-lkw-stellplaetzen-rastplatz-ohligser-heide-10048795.html>, zuletzt geprüft am 10.01.2019.
- Richter, Axel (2018):** Remscheid-Ost verspricht frische Küche. In: Remscheider General-Anzeiger, 15.02.2019. Online verfügbar unter <https://www.rga.de/lokales/remscheid/remscheid-ost-verspricht-frische-kueche-11769405.html> zuletzt geprüft am 05.04.2019.
- Stadt Köln (2019):** Bevölkerung und Haushalte. Online verfügbar unter <https://www.stadt-koeln.de/politik-und-verwaltung/statistik/bevoelkerung-und-haushalte?kontrast=weiss>, zuletzt aktualisiert am 22.03.2019, zuletzt geprüft am 10.04.2019.
- Stadt Leverkusen (2019):** Zahlen + Daten. Online verfügbar unter <https://www.leverkusen.de/leben-in-lev/stadtportraet/zahrendaten/index.php>, zuletzt geprüft am 10.04.2019.
- Sting, Jan (2012):** Der Aufstand der Anwohner. In: Kölner Stadtanzeiger, 07.02.2012. Online verfügbar unter <https://www.ksta.de/raststaette-der-aufstand-der-anwohner-11744486>, zuletzt geprüft am 03.02.2019.
- Sting, Jan (2017):** A1 bei Burscheid. SPD-Fraktion sieht Lkw-Parkplatz positiv. In: Leverkusener Anzeiger, 22.06.2017, Online verfügbar unter: <https://www.ksta.de/region/leverkusen/burscheid-archiv/a1-bei-burscheid-spd-fraktion-sieht-lkw-parkplatz-positiv-27842118>, zuletzt geprüft am 05.04.2019.
- Sting, Jan (2019a):** Rastanlage Bergisches Land. Mehr Lkw-Stellplätze zwischen Burscheid und Leverkusen. In: Leverkusener Anzeiger, 05.02.2019. Online verfügbar unter: <https://www.ksta.de/region/leverkusen/burscheid-archiv/-rastanlage-bergisches-land-mehr-lkw-stellplaetze-zwischen-burscheid-und-leverkusen-31993442>, zuletzt geprüft am 05.04.2019.
- Sting, Jan (2019b):** Burscheid. Die Kandidaten bleiben vorerst noch geheim. Online verfügbar unter. In: Leverkusener Anzeiger, 22.03.2019. Online verfügbar unter: <https://www.ksta.de/region/leverkusen/burscheid/burscheid-die-kandidaten-bleiben-vorerst-noch-geheim-32257880>, zuletzt geprüft am 05.04.2019.
- Straßen.NRW (2017):** Projektvorstellung A59 Ausbau AS Flughafen bis TR-Anlage Liburer Heide (AS Lind) incl. A59 Ersatzneubau Brücke AS Wahn (A59 / L489 Heidestraße). Präsentation vom 19.10.2017 im Rahmen der Informationsveranstaltung zum Ausbau der A59 AS Flughafen bis TR-Anlage Liburer Heide (AS Lind) in Köln-Wahn. Online verfügbar unter https://www.strassen.nrw.de/files/oe/a59_porz/2017-10-19_a59_0104_termin_19_10_2017_internetversion.pdf, zuletzt geprüft am 24.07.2019.
- Straßen.NRW (2019a):** Planfeststellung. Online verfügbar unter <https://www.strassen.nrw.de/de/planung-bau/mit-planung-zum-bau/planfeststellung.html>, zuletzt aktualisiert am 09.01.2019, zuletzt geprüft am 10.01.2019.

Straßen.NRW (2019b): So schnell wie möglich – und genügend Zeit für alle: Ein Blick auf Planfeststellungsverfahren im Vorfeld von Straßenbaumaßnahmen. Pressemitteilung vom 02.07.2019. Online verfügbar unter <http://www.strassen.nrw.de/de/presse/meldungen/2019/so-schnell-moeglich-und-genuegend-zeit-fuer-alle-ein-blick-auf-planfeststellungsverfahren-im-vorfeld-von-strassenbaumassnahmen.html>, zuletzt geprüft am 19.07.2019.

Straßen.NRW (2019c): Lkw-Parkraum / Großraum Köln. E-Mail vom 25.07.2019.

Straßen.NRW (2019d): Lkw-Stellplätze an Autobahnen. Online verfügbar unter: <https://www.strassen.nrw.de/de/projekte/lkw-stellplaetze-an-autobahnen.html>, zuletzt geprüft am 05.08.2019.

Straßen.NRW RNL Rhein-Berg (2019a): Studie zu Lkw-Parkraum / Großraum Köln. E-Mail vom 18.04.2019.

Straßen.NRW RNL Rhein-Berg (2019b): Studie zu Lkw-Parkraum / Großraum Köln. E-Mail vom 15.04.2019.

Straßenverkehrszentrale Baden-Württemberg (2019a): Projektbeschreibung Lkw-Parkplätze. Online verfügbar unter: https://www.svz-bw.de/lkw_parken_projekt.html, zuletzt geprüft am 23.07.2019.

Straßenverkehrszentrale Baden-Württemberg (2019b): Lkw-Parkplätze. Online verfügbar unter: https://www.svz-bw.de/lkw_parken.html#filter_bereich=ALL&filter_strasse=ALL&showresult=1&, zuletzt geprüft am 20.08.2019.

Toll Collect (2018): Wie werden die Mauteinnahmen verwendet? Online verfügbar unter <https://toll-collect-blog.de/wie-werden-die-mauteinnahmen-verwendet/>, zuletzt geprüft am 01.02.2019.

Vallée, Dirk (2016): Bedeutung des Logistik-Sektors im Rheinland – Flächenbedarf und Standortkriterien. Aachen. Online verfügbar unter https://www.logistikregion-rheinland.de/app/download/13659189432/Bericht_Vallee_Logistik_Rheinland_final.pdf?t=1516691366, zuletzt geprüft am 12.07.2019.

VEDA Vereinigung Deutscher Autohöfe e.V (2018): Autobahn Parkplatz Report 2018 – Die Zusammenfassung. Online verfügbar unter <https://www.autohof.de/news/180-autobahn-parkplatz-report-2018-die-zusammenfassung.html>, zuletzt geprüft am 12.07.2019.

VDI (2015): VDI 7000 Frühe Öffentlichkeitsbeteiligung bei Industrie- und Infrastrukturprojekten. Online verfügbar unter: <https://www.vdi.de/richtlinien/details/vdi-7000-fruehe-oeffentlichkeitsbeteiligung-bei-industrie-und-infrastrukturprojekten>, zuletzt geprüft am 18.07.2019.

VerkehrsRundschau (2018): EU-Staaten setzen Sozialstandards für Lkw-Fahrer. Springer Fachmedien München GmbH. Online verfügbar unter <https://www.verkehrsrundschau.de/nachrichten/eu-staaten-setzen-sozialstandards-fuer-lkw-fahrer-2240763.html>, zuletzt geprüft am 18.07.2019.

VerkehrsRundschau (2019): Verlader. Springer Fachmedien München GmbH. Online verfügbar unter <https://www.verkehrsrundschau.de/lexikon/verlader-694491.html>, zuletzt geprüft am 15.05.2019.

VM Ministerium für Verkehr des Landes Nordrhein–Westfalen (2018):

Das Verkehrssicherheitsprogramm Nordrhein–Westfalen 2020. Online verfügbar unter <https://www.vm.nrw.de/verkehr/strasse/Verkehrssicherheit/Verkehrssicherheitsprogramm-2020.pdf>, zuletzt geprüft am 24.07.2019.

VM Ministerium für Verkehr des Landes Nordrhein–Westfalen (2019):

Straßenbau. Online verfügbar unter <https://www.vm.nrw.de/verkehr/strasse/Strassenbau/index.php>, zuletzt geprüft am 24.07.2019.

VwV–StVO Allgemeine Verwaltungsvorschrift zur Straßenverkehrs–Ordnung

vom 26. Januar 2001 in der Fassung vom 22. Mai 2017 (BAnz AT 29.05.2017 B8). Online verfügbar unter http://www.verwaltungsvorschriften-im-internet.de/bsvwvbund_26012001_S3236420014.htm, zuletzt geprüft am 04.08.2019.

Weinreich, Regina (2019): Schluss mit Nomadentum. In: trans aktuell 9 vom 18.04.2019, S. 4.

Weinrich, Regina (2015): Parkraummanagement für Lkw. Online verfügbar unter <https://www.zf-zukunftsstudie.de/parkraummanagement-fuer-lkw-im-hamburger-hafen/>, zuletzt geprüft am 19.06.2019.

3SAT (2019): Viele Lkw, kein Platz. Dokumentage. Online verfügbar unter <https://www.3sat.de/wissen/nano/viele-lkw-kein-platz-100.html?mode=play&tobj=78148>, zuletzt geprüft am 14.01.2019.

Anhang 1: Interviewleitfaden Experteninterview der Verlader¹⁵⁴

Fragen zu Person und Unternehmen	1	Wie heißen Sie und für welches Unternehmen sind sie tätig?
	2	Welche Position nehmen Sie innerhalb dieses Unternehmens ein?
	3	Wie viele Lkw fertigt Ihr Unternehmen an Ihrem Standort täglich ab?
	4	In welcher Branche ist Ihr Unternehmen tätig?
	5	Welche Art von Gütern verladen Sie?
	6	Wie groß ist die durchschnittliche Anliefer- / Auslieferdistanz?
Betroffenheit	7	Auf welche Weise betrifft der Lkw-Parkplatzmangel Ihr Unternehmen / Ihren Standort?
	8	Wie schätzen Sie insbesondere die Lage im Großraum Köln ein?
	9	Welche Bedeutung hat der Lkw-Parkraumangel insbesondere für Ihre Branche?
	10	Welche Auswirkungen haben Sie in Hinblick auf die Zusammenarbeit mit Speditionen feststellen können?
	11	Inwieweit spielen Sicherheitsparkplätze für Sie eine Rolle?
Parkmöglichkeiten	12	Welche Möglichkeiten bieten Sie Lkw, die Sie be- und / oder entladen, bezüglich Parkplatzzahl und -ausstattung?
	13	Wo parken Lkw, die außerhalb des geplanten Zeitfensters eintreffen, wenn kein offizieller Parkplatz Ihrerseits zur Verfügung steht?
Konzepte	14	Welche Verantwortung übernehmen Verlader in der Problematik des Lkw-Parkraumangels ein?
	15	Welche Konzepte hat Ihr Unternehmen entwickelt oder adaptiert, um dem Problem entgegenzuwirken?
	16	Welche Rolle nimmt Zulaufsteuerung / Torabwicklung zur Besserung der Situation ein?
	17	Wo sehen Sie Schwierigkeiten bei der Umsetzung von eigenen Konzepten?
	18	Welche Lösungen können Ihrer Meinung nach Speditionen zur Besserung der Situation beitragen?
	19	Welche Lösungen könnte Ihrer Meinung nach die öffentliche Hand zur Besserung der Situation beitragen?

Anhang 2: Fragebogen Online-Befragung der Spediteure¹⁵⁵

Fragen zum Unternehmen

Wo befindet sich die Niederlassung Ihres Unternehmens?

Wie viele Lkw befinden sich im Fuhrpark an Ihrer Niederlassung?

Welche Art von Transporten führen Sie als Spedition durch (Mehrfachnennungen möglich)? Antwortmöglichkeiten:

- Stückgut
 Kompaktgut
 Container
 Flüssiggut
 Schüttgut
 Verderbliche Ware
 Gefahrgut
 Sondertransporte
 Hochwertige Güter
 Sonstiges

In welchen Regionen führt Ihre Niederlassung Transporte durch? Antwortmöglichkeiten:

- Großraum Köln
 Nordrhein-Westfalen
 Deutschlandweit
 Europaweit
 Sonstige

Wie schätzen Sie anteilmäßig die Transportaufgaben in Ihrem Unternehmen ein? Ordnen Sie den Antworten Prozenze zu (z. B. 20:30:50 %) Antwortmöglichkeiten:

- Nahverkehr (Sammel- und Verteilerverkehre)
 Mittelstrecke (bis maximal 9 Std. Laufzeit)
 Fernverkehr mehrtägig

Welche für Lkw-Fahrer / innen verfügbare Ausstattung ist auf dem Betriebshof an Ihrer Niederlassung vorhanden (Mehrfachnennungen möglich)?

- WC
 Parkplatzbeleuchtung
 Dusche
 Videoüberwachung des Betriebshofes
 Gastronomie
 Sicherheitspersonal
 Zaun
 Übernachtungsmöglichkeiten
 Aufenthaltsraum
 Beschränkung
 Sonstiges

¹⁵⁵ Dieser Fragebogen wurde im Rahmen einer studentischen Arbeit u. a. für diese Studie erstellt. Er beinhaltet daher auch Fragen, die nicht Teil dieser Studie sind.

Beurteilung des Parkraumangebotes

Wie beurteilen Sie die folgenden Angebote in Deutschland allgemein:

	sehr schlecht	schlecht	gut	sehr gut
Absolute Anzahl an Lkw-Parkplätzen und Rastanlagen	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Absolute Anzahl an Lkw-Parkplätzen von privaten Anbietern (Autohöfe usw.)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Absolute Anzahl an Lkw-Parkplätzen bei Verladern	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Lkw-Parkplatzausstattung allgemein (WC, Gastronomie usw.)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Sicherheit der Lkw-Parkplätze allgemein	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Information über zur Verfügung stehende Lkw-Parkplätze allgemein	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

Wie beurteilen Sie die folgenden Angebote im Großraum Köln:

	sehr schlecht	schlecht	gut	sehr gut
Absolute Anzahl an Lkw-Parkplätzen und Rastanlagen	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Absolute Anzahl an Lkw-Parkplätzen von privaten Anbietern (Autohöfe usw.)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Absolute Anzahl an Lkw-Parkplätzen bei Verladern	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Lkw-Parkplatzausstattung (WC, Gastronomie usw.)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Sicherheit der Lkw-Parkplätze	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Information über zur Verfügung stehende Lkw-Parkplätze	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

Betroffenheit & Verantwortung

Als wie groß empfinden Sie den Verlust der Laufleistung Ihrer Lkw durch Parksuchzeit der Fahrer / innen?

Antwortmöglichkeiten:

- Kein Verlust der Laufleistung
 0-5 % 5-10 % 10-15 % 15-20 % 20-25 % 25-30 % >30 %

Für wie hoch empfinden Sie die Kostensteigerung durch den Parkraummangel für Lkw-Fahrer / innen an Ihrer Niederlassung?

- Keine Kostensteigerung
 0-5 % 5-10 % 10-15 % 15-20 % 20-25 % 25-30 % >30 %

Welche Ausgaben veranschlagen Sie für Parken / Übernachten pro Fahrer / in Euro,

- a) für die tägliche Ruhezeit? b) für die wöchentliche Ruhezeit?

Wie haben sich für Ihre Niederlassung die Ausgaben für Bußgelder aufgrund des Lkw-Parkplatzmangels in den letzten 5 Jahren entwickelt?

- Stark rückläufig Leicht rückläufig Konstant Leicht erhöht Stark erhöht

Ordnen Sie die folgenden Problemfelder für Ihre Niederlassung nach Relevanz:

- Mautkosten
- Treibstoffkosten
- Laderaumengpass durch fehlende Lkw-Kapazitäten
- Fahrer / innen-Mangel
- Produktivitätsverlust durch Standzeiten bei Be- und Entladung
- Straßeninfrastruktur, Staus
- Mangel an Lkw-Parkplätzen allgemein
- Mangel an sicheren Lkw-Parkplätzen
- Lkw-Parkleitsysteme
- Informationen über Lkw-Parkraumkapazitäten
- Erhöhter Aufwand für Zeitfensterbuchungen und Anpassung der Prozesse an die Kundenwünsche und Anlieferrestriktionen

Wie bewerten Sie die folgenden Aussagen:

	trifft nicht zu	trifft eher nicht zu	trifft eher zu	trifft zu
Die Verantwortung für die Bereitstellung von Lkw-Parkflächen liegt ausschließlich bei der öffentlichen Hand.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Verlader müssen an ihren Standorten mehr Lkw-Parkplätze bereitstellen.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Spediteure müssen mit anderen Unternehmen kooperieren, um geeignete Lkw-Parkplätze am Zielort für die Fahrer / innen zu sichern.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Lkw-Fahrer / innen sollten höhere Spesen bekommen, um private Lkw-Parkplätze sowie Hotels buchen zu können.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Private Investitionen in Form von neuen Lkw-Parkplätzen sowie neue Dienstleistungen wie Apps zur Lkw-Parkplatzsuche sollten vorangetrieben werden.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

Konzepte

Welche Konzepte wurden in Ihrem Unternehmen implementiert, um der Parkraum-Problematik entgegenzutreten (Mehrfachnennungen möglich)? Antwortmöglichkeiten:

- Kooperation mit anderen Unternehmen (z. B. Parkplätze / Flächen anmieten)
- Sharing Konzepte (Eigene Parkplätze / Flächen Dritten zur Verfügung stellen)
- Erhöhung der Spesenausgaben
- Information der Fahrer über Zufahrtswege und Parkmöglichkeiten
- Nutzung von Parkleitsystemen (Apps usw.); Optimierte Disposition / Tourenplanung
- Abstellmöglichkeiten für Fahrer an ihrem Heimatort
- Sonstiges

Wie bewerten Sie die zuvor genannten Maßnahmen hinsichtlich ihres Beitrags zur Lösung des Lkw-Parkraumproblems:

	nicht zielführend	weniger zielführend	zielführend	sehr zielführend
Kooperation mit anderen Unternehmen (z. B. Parkplätze / Flächen anmieten)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Sharing Konzepte (Eigene Parkplätze / Flächen Dritten zur Verfügung stellen)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Erhöhung der Spesenausgaben	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Information der Fahrer über Zufahrtswege und Parkmöglichkeiten	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Nutzung von Parkleitsystemen (Apps usw.)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Optimierte Disposition / Tourenplanung	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Abstellmöglichkeiten für Fahrer an ihrem Heimatort	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

Welche Maßnahmen haben Sie mit dem Entschluss des Kabinenschlafverbots für Lkw-Fahrer während der wöchentlichen Ruhezeit nach Änderung des Artikels 8 der Verordnung (EG) Nr. 561 / 2006 eingeleitet (Mehrfachnennungen möglich)? Antwortmöglichkeiten:

- Hotelbuchungen
- Verzicht auf Wochenendfahrten
- Begegnungsverkehre
- Keine Maßnahmen
- Sonstiges

Wie bewerten Sie die zuvor genannten Maßnahmen:

	nicht zielführend	weniger zielführend	zielführend	sehr zielführend
Hotelbuchungen	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Verzicht auf Wochenendfahrten	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Begegnungsverkehre	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

Wo sehen Sie Schwierigkeiten bei der Umsetzung von eigenen Konzepten (Mehrfachnennungen möglich)?

- Kosten
- Mangel an Flächen
- Aufwand
- Know-how
- Kooperation mit anderen Unternehmen
- Keine Notwendigkeit zur Implementierung von Konzepten
- Sonstiges



in Kooperation mit:



Impressum

Herausgeber:

Dr. Ulrich S. Soénius
Köln, September 2019

Industrie- und Handelskammer zu Köln
Unter Sachsenhausen 10-26
50667 Köln
www.ihk-koeln.de

Redaktion:

Industrie- und Handelskammer zu Köln:
Dr. Ulrich S. Soénius
Frederik Hupperts
Marion Marschall-Meyer

Universität Duisburg Essen:

Prof. Dr.-Ing. Bernd. Noche
Andreas Hoene
Jonas Meyn
Melissa Szymiczek

Gestaltung und Produktion:

Uwe Otte, Brühl

Bildnachweis:

Titel / S.1: © Olaf-Wull Nickel

Lektorat:


Bernd Imgrund, Köln

Druck:

schmitz druck & medien GmbH & Co. KG, Brüggen



#GemeinsamUnternehmen

 ihk-koeln.de
 ihk-koeln.de/newsletter

 [ihk.koeln](https://www.facebook.com/ihk.koeln)
 [ihk.koeln](https://twitter.com/ihk.koeln)

 [/user/ihkkoeln](https://www.youtube.com/user/ihkkoeln)