

Der Staatsminister

Sächsisches Staatsministerium für Wirtschaft, Arbeit und Verkehr
Postfach 10 03 29 | 01073 Dresden

Präsidenten des Sächsischen Landtages
Herrn Dr. Matthias Rößler
Bernhard-von-Lindenau-Platz 1
01067 Dresden

Durchwahl
Telefon: 0351 564-80001
Telefax: 0351 564-80080

Aktenzeichen
(bitte bei Antwort angeben)
KL-1053/107/122-2024/28798

Dresden, 10. Juni 2024

Kleine Anfrage des Abgeordneten Thomas Thumm (AfD)
Drs.-Nr.: 7/16478
Thema: Fehlende Lkw-Stellplätze an Sachsens Autobahn-Raststätten

Sehr geehrter Herr Präsident,

den Fragen sind folgende Ausführungen vorangestellt:

**„In der Antwort zu Ziffer I. der Drs. 7/2701 führt die Staatsregierung aus:
„Aus Sicht der Sächsischen Staatsregierung ist jeder Tote im
Straßenverkehr einer zu viel. Sie strebt zusammen mit dem Bund, den
übrigen Ländern und internationalen Organisationen eine Reduzierung
der Straßenverkehrstoten auf null an (Vision zero).“ Laut aktuellen
Medienberichten fehlen an Sachsens Autobahn-Raststätten über 1.000
Stellplätze für Lkw¹, was eine hohe Unfallgefahr berge. Nach Aussage
der DEKRA sind einzig genügend sichere Stellplätze eine Lösung, um
die Verkehrssicherheit wieder zu erhöhen.“**

Namens und im Auftrag der Sächsischen Staatsregierung beantworte ich die
Kleine Anfrage wie folgt:

**Frage 1: Wann und in welchen Gremien / Ausschüssen wurde seit 2021
die o. g. Problematik (fehlende Stellplätze für Lkw) mit der
Autobahn GmbH und den anderen Bundesländern besprochen
und was waren die entsprechenden Ergebnisse / Beschlüsse
der Aussprachen?**

Die Verbesserung der Lkw-Parksituation entlang von Bundesautobahnen ist
schon seit längerem regelmäßig Gegenstand der Gespräche zwischen Bund,
Ländern und der Autobahn GmbH des Bundes.

Der Bedarf an Lkw-Stellplätzen wird allein durch den Bau zusätzlicher Stell-
plätze auf den Rastanlagen der Bundesautobahnen nicht zu decken sein.
Deshalb hat das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur
(BMVI) im Jahr 2020 einen 5-Punkte-Plan zur Verbesserung der Lkw-Parksi-
tuation entlang der Bundesautobahnen erarbeitet.
Dieser beinhaltet:

¹ <https://www.pressreader.com/germany/sachsische-zeitung-dresden/20240515/281505051319155>.



Hausanschrift
Sächsisches Staatsministerium
für Wirtschaft, Arbeit und Ver-
kehr
Wilhelm-Buck-Straße 2
01097 Dresden

Außenstelle
Ammonstraße 10
01069 Dresden

www.smwa.sachsen.de

Verkehrsanbindung:
Zu erreichen mit den Straßenbahnlinien
3, 7, 8 - Haltestelle Carolaplatz

* Information zum Zugang für ver-
schlüsselte elektronische Dokumente
unter [www.smwa.sachsen.de/kon-
takt.htm](http://www.smwa.sachsen.de/kon-
takt.htm)

 [poststelle@smwa-sachsen.
de-mail.de](mailto:poststelle@smwa-sachsen.de)

1. die Schaffung weiterer neuer Lkw-Parkmöglichkeiten auf den Rastanlagen des Bundes,
2. den verstärkten Einsatz telematischer Parkverfahren (Kolonnen- und Kompakt-parken),
3. die Reduzierung des Lkw-Parksuchverkehrs durch den Einsatz von Parkleitsystemen (PLS),
4. das Ausschöpfen aller planerischen und verkehrsrechtlichen Möglichkeiten zur optimierten Nutzung vorhandenen Lkw-Parkraums und
5. Lkw-Parkraum in Autobahnnähe.

Über den Stand der Umsetzung dieses 5-Punkte-Plans haben sich die Länder im Rahmen der Gemeinsamen Konferenz der Verkehrs- und Straßenbauabteilungsleitungen (GKVS) fortlaufend in ihren Sitzungen im März und November 2021, jeweils im März 2022, 2023 und 2024 vom Bund berichten lassen. Die GKVS hat das BMVI und die Autobahn GmbH des Bundes im März 2021 um Abstimmung des Netzkonzeptes und zügige Umsetzung der einzelnen Schritte gebeten. An das BMVI wurde die Bitte gerichtet, die Länder über das Ergebnis der Abstimmung des Netzkonzeptes mit der Autobahn GmbH des Bundes zu unterrichten.

Das BMVI berichtete im März 2021 über die Fortschreibung und avisierte Fertigstellung des Netzkonzeptes im Jahr 2021. Ergänzend wurde die effektive Ausnutzung des vorhandenen Parkraums z. B. durch Rückwärtsparken im Rahmen eines vom BMVI initiierten Forschungsprojektes der Bundesanstalt für Straßenwesen (BASt) untersucht. Zur Festlegung der technischen Rahmenbedingungen und Einsatzkriterien von Parkleitsystemen erstellte die BASt im Auftrag des BMVI ein „Konzept für ein bundeseinheitliches Lkw-Parkleitsystem (PLS) auf Autobahnen“. Der theoretische Teil des Projektes wurde durch die praktische Erprobung und Evaluation auf zwei Testfeldern ergänzt.

Als flankierende Maßnahme zur Verbesserung der Lkw-Parksituation erarbeitete das BMVI ein Förderprogramm, das auf die Förderung privater Investitionen im Nahbereich von Autobahnanschlussstellen abzielte. Das BMVI kündigte an, die Förderrichtlinie noch im 1. Halbjahr 2021 bekanntzugeben.

Im November 2021 konnte das BMVI den Ländern im Rahmen der GKVS über die weitere Fortschreibung des Netzkonzeptes berichten. Im Rahmen einer Untersuchung zu bundeseinheitlichen Vorgaben für Parkplatzdetektionssysteme auf Autobahnen wurden „Funktionale Kriterien für Parkplatzdetektionssysteme mit flächenhafter Erfassung“ entwickelt und aufgrund aktueller Erkenntnisse fortgeschrieben. Zudem wurde die „Prüfvorschrift zur Funktions- und Eignungsprüfung von Parkplatzdetektionssystemen mit flächenhafter Erfassung“ erstellt und „Handlungsempfehlungen zur Abnahme von Parkplatzdetektionssystemen mit flächenhafter Erfassung“ erarbeitet.

Die angekündigte „Richtlinie zur Förderung privater Investoren zur Schaffung von zusätzlichen Lkw-Stellplätzen in der Nähe von Autobahnanschlussstellen“ wurde am 28. Juni 2021 im Bundesanzeiger veröffentlicht. Das Förderprogramm startete am 14. Juli 2021, Bewilligungsbehörde war das Bundesamt für Güterverkehr (BAG).

Das Netzkonzept – Bedarfsplanung für Rastanlagen – wurde von der Autobahn GmbH des Bundes und dem BMVI mit dem Zielhorizont 2030 fortgeschrieben. Grundlage für die Auswahl der zu erweiternden und neu zu bauenden Rastanlagen bildete das in Abschnitte gegliederte Autobahnnetz, wobei für jeden Streckenabschnitt das Stellplatzdefizit im Ist-Zustand und das für das Jahr 2030 prognostizierte Stellplatzdefizit ermittelt wurde.

Im März 2022 berichtete das BMDV (vormals BMVI) der GKVS über die sukzessive Umsetzung der Vorgaben des 5-Punkte-Plans durch die Autobahn GmbH des Bundes. Laut Netzkonzept sind bis 2030 über 350 Aus- und Neubauvorhaben geplant, die zur Verringerung des Lkw-Stellplatzdefizits beitragen sollen. Die Abstimmung zur Fortschreibung des Netzkonzeptes war im März 2022 weitestgehend abgeschlossen. Die seitens der Länder vorgeschlagenen Planungs- und Bauaktivitäten zur Schaffung von zusätzlichem Lkw-Parkraum wurden mit den vorhandenen personellen und finanziellen Ressourcen der Autobahn GmbH abgeglichen.

Auf Grundlage des aufgelegten Förderprogramms zur Förderung privater Investitionen im Nahbereich von Autobahnanschlussstellen hatte das BAG bis 24. Februar 2022 Fördermittel für 507 zusätzliche Lkw-Stellplätze bewilligt.

Die Länder baten das BMDV einmal jährlich in der Frühjahrssitzung über die Umsetzung des 5-Punkte-Plans zum Stand der Umsetzung des Netzkonzeptes sowie die Nutzung des Förderprogramms zu berichten.

Im Bericht über die Umsetzung des 5-Punkte-Plans im März 2023 kündigte das BMDV die Realisierung von deutschlandweit 4.500 neuen Lkw-Stellplätzen im Zeitraum von Anfang 2023 bis Ende 2025 an. Weitere 10.000 neue Lkw-Stellplätze sollen im Zeitraum von 2026 bis 2030 realisiert werden. Das vom Bund aufgelegte Förderprogramm zur Schaffung zusätzlicher Lkw-Stellplätze umfasst ein Volumen von 112 Millionen Euro. Von bis dahin 821 bewilligten Stellplätzen waren 425 für den Verkehr freigegeben.

Die GKVS konnte sich ein Jahr später – im März 2024 – von der sukzessiven Umsetzung der Vorgaben des 5-Punkte-Planes und der Realisierung der Netzkonzeption überzeugen. Das BMDV berichtete über 1.274 vom Bundesamt für Güterverkehr und Logistik (BALM, vormals BAG) bewilligte Lkw-Stellplätze, von denen 821 bereits für den Verkehr freigegeben worden waren.

Das Förderprogramm des BMDV für Lkw-Stellplätze war zudem Gegenstand der Beratungen im Rahmen der 112. und 113. Leitungsbesprechung Straßenbau im Juni 2023 und Januar 2024. Dabei ging es im Wesentlichen um Möglichkeiten der Verlängerung der Geltungsdauer der Förderrichtlinie und die vom BMF geforderte Evaluierung. Auch die auf Bundesstraßen mit weiträumigem Lkw-Verkehr vergleichbar problematische Stellplatzsituation wurde von den Ländern angesprochen.

In den Quartalsgesprächen der Länder Thüringen, Sachsen und Sachsen-Anhalt mit der Niederlassung Ost der Autobahn GmbH wurde im März 2023 über die Zählung des Bedarfs an Lkw-Stellplätzen an PWC-, Tank- und Rastanlagen gesprochen.

Die fehlenden Lkw-Stellplätze wurden auch im Rahmen der Halbjahresgespräche der Länder Thüringen, Sachsen und Sachsen-Anhalt mit der Geschäftsführung der Autobahn GmbH des Bundes im September 2021, im Mai 2023 und im Januar 2024 thematisiert. Die Länder sagten der Autobahn GmbH des Bundes Unterstützung zu und baten um frühzeitige Einbindung in den Prozess. Es wurde Verbesserungsbedarf bei der Zusammenarbeit und bei der Abstimmung festgestellt, was die Schaffung von Lkw-Stellplätzen im nachgeordneten Netz betrifft. Die Autobahn GmbH berichtete über die Entwicklung eines Stellplatzbelegungskonzeptes. Bezogen auf den Freistaat Sachsen konnte die Lkw-Stellplatzenerweiterung PWC Eichelberg in beiden Richtungen festgestellt werden.

Im Strategischen Begleitgremium des Bundes und der Länder bei der Autobahn GmbH des Bundes im Juni 2023 wurden Möglichkeiten erörtert, wie vorhandene Lkw-Stellplätze auf Raststätten und PWC-Anlagen durch telematische Parksysteme besser ausgenutzt werden können. Um den flächendeckenden Einsatz telematischer Parkverfahren zu prüfen, wurden von der Autobahn GmbH Lkw-Stellplatzflächen auf allen Rastanlagen an Bundesautobahnen auf das entsprechende Potenzial hin untersucht. Anschließend wurde ein Bauprogramm für telematische Parkverfahren aufgesetzt und mit den Planungen begonnen.

Frage 2: Warum wurden in Sachsen in den letzten drei Jahren nur 225 Lkw-Stellplätze errichtet, obwohl bereits im Jahr 2018 (nach einer Erhebung der Bundesanstalt für Straßenwesen) bekannt war, dass der Bedarf um ein Vielfaches höher ist?

Frage 3: Ist der Staatsregierung bekannt, ob neben dem Ausbau der Tank- und Rastanlage Oberlausitz an der A4 bei Salzenforst (um 48 Lkw-Stellplätze) bis 2025 noch weitere Lkw-Stellplätze in Sachsen zur Verfügung stehen werden?

Zusammenfassende Antwort auf die Fragen 2 und 3:

Der Staatsregierung liegen hierzu keine Angaben vor. Die Staatsregierung ist dem Landtag nur für ihre Amtsführung verantwortlich. Sie ist daher nur in solchen Angelegenheiten zur Auskunft verpflichtet, die in ihre Zuständigkeit fallen und muss nicht auf Fragen eingehen, die außerhalb ihres Verantwortungsbereiches liegen.

Letzteres ist hier der Fall, denn zum 1. Januar 2021 hat der Bund sämtliche Aufgaben an Autobahnen – Planung, Bau, Erhaltung, Betrieb, Finanzierung und vermögensmäßige Verwaltung – der bundeseigenen Autobahn GmbH übertragen. Die Auftragsverwaltung durch den Freistaat Sachsen ist in Bezug auf Bundesautobahnen abgelöst worden. Es wird daher an die Autobahn GmbH des Bundes verwiesen.

Frage 4: Welche Maßnahmen hat die Staatsregierung seit 2020 eingeleitet, um ihrem Ziel (Vision zero) näher zu kommen und, falls die Staatsregierung tatsächlich eine Vision zero-Strategie verfolgt, warum hat sie sich im Bundesrat nicht klar und einheitlich gegen die Teillegalisierung von Cannabis positioniert?

Zur Teillegalisierung von Cannabis bestehen – nicht nur innerhalb der Staatsregierung – unterschiedliche Auffassungen. Konsequenterweise hat sich die Staatsregierung daher auch im Bundesrat unterschiedlich positioniert.

Entsprechend einer korrespondierenden Forderung des Koalitionsvertrages 2019 - 2024 hat die Staatsregierung die Fortschreibung bzw. Neuerarbeitung des Verkehrssicherheitsprogrammes für den Freistaat Sachsen vorgenommen und diese soll noch in dieser Legislaturperiode zum Abschluss gebracht werden.

Wesentlicher Bestandteil sächsischer Verkehrspolitik ist es, die Sicherheit für alle Verkehrsteilnehmer weiter zu erhöhen - vorrangig mit dem Ziel der größtmöglichen Vermeidung von Personenschäden. Zur Erreichung des Zieles „Vision Zero“, das bedeutet ein Straßenverkehr ohne Tote und Schwerverletzte, bedarf es klarer Ziele und Strategien. Die Neuaufstellung des Verkehrssicherheitsprogrammes wird dieser Aufgabenstellung gerecht. Darüber hinaus leistet das Programm einen wesentlichen Beitrag dafür, die vielen wertvollen Aktivitäten der an der hiesigen Verkehrssicherheitsarbeit beteiligten Institutionen und Verbände zu koordinieren und zu bündeln.

Mit freundlichen Grüßen



Martin Dulig