

Kleine Anfrage

**der Abg. Karl Klein, Ulli Hockenberger, Claudia Martin,
Julia Philippi und Dr. Albrecht Schütte CDU**

und

Antwort

des Ministeriums für Verkehr

Erweiterung der Rastanlage auf der Bundesautobahn (BAB) 6 „Am Hockenheimring West“/Neue Rastanlage bei Reilingen

Kleine Anfrage

Wir fragen die Landesregierung:

1. Wie viele Stellplätze fehlen aktuell auf dem Streckenabschnitt Reilingen–Hockenheim und auf welcher Grundlage wurde die Dringlichkeit zur Erstellung neuer Stellplätze errechnet?
2. Welche Faktoren, wie z. B. Flächenverbrauch, Kosten, vorhandene Infrastruktur, Entfernung zu den Autobahnkreuzen, Abstände zu bereits vorhandenen Stellplätzen und Untersuchungsergebnisse spielten bzw. spielen bei der Wahl des Standorts für die Erweiterung/den Neubau der Rastanlage eine wesentliche Rolle?
3. Inwieweit wurden neben den Standorten Hockenheim und Reilingen auch weitere Standorte geprüft und mit welcher Begründung, sofern eine Prüfung stattgefunden hat, nicht weiterverfolgt?
4. Mit welchem Ergebnis wurden mögliche Standorte einer Kosten-Nutzen-Analyse unterzogen?
5. Welche gesetzlichen Mindestabstände zwischen Wohnbebauung und Rastanlage müssen eingehalten werden?
6. Welche Auswirkungen für die nahe Wohnbebauung sind mit einer Erweiterung der Rastanlage „Am Hockenheimring West“ verbunden unter Darlegung, welche Schutzmaßnahmen im Fall einer Erweiterung in Betracht gezogen werden?

7. Wo werden im Fall einer Erweiterung Ausgleichsflächen in welcher Größe vorgesehen?
8. Wie ist der aktuelle Stand bzgl. der Bauplanung, der Umsetzung und des weiteren Vorgehens unter Darlegung, bis wann mit einer Entscheidung in dieser Angelegenheit gerechnet werden kann?

23.03.2020

Klein, Hockenberger, Martin,
Philippi, Dr. Schütte CDU

Begründung

Die Straßenbauverwaltung plant einen Ausbau der Rastanlage „Am Hockenheimer West“ bzw. einen Neubau auf der Gemarkung der Gemeinde Reilingen. Die Kleine Anfrage soll noch offene Fragen hinsichtlich der Standorts und der vorangegangenen Standortauswahl sowie die Stadt Hockenheim und die Gemeinde Reilingen und deren Bürgerinnen und Bürger betreffende Fragen klären.

Antwort

Mit Schreiben vom 6. Mai 2020 Nr. 2-3953.2-Hockenheim/8 beantwortet das Ministerium für Verkehr im Einvernehmen mit dem Ministerium für Wirtschaft, Arbeit und Wohnungsbau die Kleine Anfrage wie folgt:

1. *Wie viele Stellplätze fehlen aktuell auf dem Streckenabschnitt Reilingen-Hockenheim und auf welcher Grundlage wurde die Dringlichkeit zur Erstellung neuer Stellplätze errechnet?*

Die Grundlage der Ermittlung des Bedarfs an Lkw-Stellplätzen und somit auch der Planung basiert auf der Erhebung der Bundesanstalt für Straßenwesen (BASt) zur „Parksituation für Lkw auf BAB in Deutschland in den Nachtstunden“ aus dem Jahr 2008. Diese wurde im Auftrag des damaligen Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (BMVBS) durchgeführt und weist einen Fehlbestand von 660 Lkw-Stellplätzen für die A 6 im Bereich des Walldorfer Kreuzes aus. Durch den Ausbau der Rastanlagen in Sinsheim wurde der Fehlbestand in diesem Bereich, bezogen auf die Erhebung des Jahres 2008, auf 380 Lkw-Stellplätze reduziert.

Weitere Erhebungen im Auftrag des damaligen BMVBS aus dem Jahr 2013 („Lkw-Parken auf BAB“, DEGES, 2014) und im Auftrag des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur aus dem Jahr 2018 („Lkw-Parksituation im Umfeld der BAB 2018“, BASt Fachveröffentlichung, 2019) bestätigen trotz der seit 2008 gestiegenen Kapazitäten einen weiterhin hohen Bedarf an Lkw-Stellplätzen.

2. Welche Faktoren, wie z. B. Flächenverbrauch, Kosten, vorhandene Infrastruktur, Entfernung zu den Autobahnkreuzen, Abstände zu bereits vorhandenen Stellplätzen und Untersuchungsergebnisse spielten bzw. spielen bei der Wahl des Standorts für die Erweiterung/den Neubau der Rastanlage eine wesentliche Rolle?

Bei der Planung zusätzlicher Stellplätze entlang der A 6 zwischen dem Autobahndreieck Hockenheim und dem Autobahnkreuz Walldorf sind eine Vielzahl von Randbedingungen zu berücksichtigen.

Im Hinblick auf die Bedürfnisse der Verkehrsteilnehmerinnen und -teilnehmer und aus Gründen der Verkehrssicherheit sollen entlang der Autobahnen Rastanlagen in regelmäßigen Abständen vorgesehen werden. Grundsätzlich sollen die Regelabstände zwischen bewirtschafteten Rastanlagen dabei 50 bis 60 km betragen.

Im Rahmen der Standortermittlung sind funktionale, verkehrliche, umweltbezogene sowie wirtschaftliche Anforderungen in ihrer Gesamtheit zu erfassen und abzuwägen.

Verkehrliche Anforderungen ergeben sich zum Beispiel aus den Grundsätzen der Richtlinie für die Anlage von Autobahnen (RAA) oder aus den Richtlinien für die wegweisende Beschilderung auf Autobahnen (RWBA). Dadurch reduziert sich der rund 7,7 Kilometer lange Planungsabschnitt zwischen dem Autobahndreieck Hockenheim und dem Autobahnkreuz Walldorf zur Realisierung der Lkw-Stellplätze auf einen geeigneten Bereich von nur rund 5,5 km Länge.

Darüber hinaus sind die Anforderungen des Umweltschutzes nach dem Gesetz über die Umweltverträglichkeitsprüfung zu berücksichtigen. Dabei kommen Wirkfaktoren wie Flächeninanspruchnahme, Neuversiegelung, Veränderungen des Reliefs sowie Emissionen (Lärm, Luftschadstoffe) in Betracht, aber auch geschützte Bereiche nach Naturschutzrecht, Waldrecht und Wasserrecht sowie Lebensräume besonders geschützter und streng geschützter Arten gemäß dem Bundesnaturschutzgesetz, und sonstige schutzwürdige Bereiche (z. B. hochwertige Böden) sind zu beachten.

In wirtschaftlicher Hinsicht ist darauf zu achten, dass keine unverhältnismäßigen Aufwendungen für Erdbaumaßnahmen, Stützbauwerke sowie Schutz- oder Verlegungsmaßnahmen (z. B. für Fernleitungen, Wasserschutzgebiete) erforderlich werden und eine kostengünstige Erschließung, insbesondere für die Wasserversorgung sowie die Abwasserentsorgung, möglich ist.

3. Inwieweit wurden neben den Standorten Hockenheim und Reilingen auch weitere Standorte geprüft und mit welcher Begründung, sofern eine Prüfung stattgefunden hat, nicht weiterverfolgt?

Die Auswertung der Stellplatzsituation für Lkw im Jahr 2008 zeigt, dass im Bereich rund um das Walldorfer Kreuz, sowohl auf der A 6 als auch auf der A 5, Lkw-Stellplätze fehlen. Aus diesem Grund ist eine Schaffung zusätzlicher Lkw-Stellplätze auf der benachbarten A 5, zur Deckung des Bedarfs der A 6, nicht zielführend. Somit beschränkt sich der Untersuchungskorridor dieses Projektes auf den Abschnitt der A 6 zwischen dem Autobahndreieck Hockenheim und dem Autobahnkreuz Walldorf. Neben den bereits bekannten Standorten Hockenheim und Reilingen kamen hier keine anderen Standorte infrage.

4. Mit welchem Ergebnis wurden mögliche Standorte einer Kosten-Nutzen-Analyse unterzogen?

Der mögliche Ausbau des bestehenden Standortes bei Hockenheim weist grundsätzliche Vorteile gegenüber einem Ersatzstandort bei Reilingen auf. Die notwendige Infrastruktur zur Erschließung der Tank- und Rastanlage ist bereits vorhanden und die Inanspruchnahme neuer Flächen ist deutlich reduziert. Im konkreten Fall sind zudem keine Schutzgebiete nach Naturschutzrecht betroffen und es werden keine landwirtschaftlichen Flächen in Anspruch genommen. Weiterhin gehören die benötigten Flächen zu rund 90 % bereits dem Bund.

Aufgrund dessen kann davon ausgegangen werden, dass die Kosten bei einer Erweiterung der bestehenden Tank- und Rastanlage gegenüber dem vollständigen Neubau einer Anlage geringer ausfallen. Eine endgültige Bewertung kann aber erst nach weiterer Konkretisierung der Planung und vollständiger Untersuchung beider Standorte erfolgen.

5. Welche gesetzlichen Mindestabstände zwischen Wohnbebauung und Rastanlage müssen eingehalten werden?

Hinsichtlich der Mindestabstände zwischen Wohnbebauung und Rastanlagen existieren keine konkreten gesetzlichen Vorgaben. Indirekt können sich Abstände jedoch auf Grundlage immissionsschutzrechtlicher Regelungen ergeben, die im Rahmen der Planung zu beachten und einzuhalten sind.

6. Welche Auswirkungen für die nahe Wohnbebauung sind mit einer Erweiterung der Rastanlage „Am Hockenheimring West“ verbunden unter Darlegung, welche Schutzmaßnahmen im Fall einer Erweiterung in Betracht gezogen werden?

Die Auswirkungen der Erweiterung der Rastanlage „Am Hockenheimring West“ werden im Rahmen einer Umweltverträglichkeitsstudie untersucht. Dabei werden die Umweltwirkungen auf alle Schutzgüter (u. a. Mensch, Tiere, Pflanzen, Klima, Luft, Boden) für beide Varianten betrachtet.

Aktuell wird für beide in Betracht gezogenen Standorte ein Schall- und Emissionsgutachten erstellt, das die Auswirkungen des Neubaus zusätzlicher Stellplätze auf die Schall- und Schadstoffsituation des Wohngebietes und der Sportanlagen untersucht. Insofern die Ergebnisse dieses Gutachtens Schutzmaßnahmen erforderlich machen, wird dies in der Abwägung der Umweltverträglichkeitsstudie Eingang finden und im weiteren Verlauf der Planung berücksichtigt.

Grundsätzlich sieht die Planung für beide Standorte bereits zum jetzigen Zeitpunkt eine Lärmschutzwand zwischen der Autobahn und der Tank- und Rastanlage sowie einen Wall um die Tank- und Rastanlage zur Abschirmung der Umgebung, insbesondere der Wohnbebauung und der Sportanlagen, gegenüber der Tank- und Rastanlage vor. Die vorab für die Erweiterung der Rastanlage „Am Hockenheimring West“ durchgeführte Simulation lässt vermuten, dass die Lärmsituation sich im Vergleich zur derzeitigen Situation nicht verschlechtern würde, eventuell sogar eine Verbesserung der Lärmsituation eintritt. Diese vorab durchgeführte Simulation ist aber noch durch die laufende Aktualisierung des Schall- und Emissionsgutachtens zu bestätigen.

7. Wo werden im Fall einer Erweiterung Ausgleichsflächen in welcher Größe vorgesehen?

Im aktuellen Stadium der Planung können Lage und Ausgestaltung der Ausgleichsflächen noch nicht konkretisiert werden. Die weitere Planung der Ausgleichsflächen wird erst nach Vorliegen der Umweltverträglichkeitsstudie und der Vorzugsvariante weiterverfolgt.

8. Wie ist der aktuelle Stand bzgl. der Bauplanung, der Umsetzung und des weiteren Vorgehens unter Darlegung, bis wann mit einer Entscheidung in dieser Angelegenheit gerechnet werden kann?

Das Regierungspräsidium Karlsruhe hat am 24. September 2019 den aktuellen Planungsstand bei einer Bürgerinformationsveranstaltung dargelegt.

Für beide Standorte wird derzeit eine schalltechnische Untersuchung sowie ein Luftschadstoffgutachten erstellt.

Die bisherige Planung sah weiter vor, im Jahr 2020 einen Scopingtermin durchzuführen und für beide möglichen Standorte die Umweltverträglichkeitsstudie zu erstellen. Aufgrund der aktuellen Einschränkungen zur Verhinderung der Ausbreitung des Coronavirus kann es dabei jedoch zu Verzögerungen kommen.

Der Scopingtermin sowie die Erkenntnisse der anschließenden Umweltverträglichkeitsstudie sind zwingende Voraussetzung für den Abwägungsprozess zur Festlegung einer Vorzugsvariante, die darüber hinaus mit dem Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur abzustimmen ist. Insofern kann derzeit noch keine belastbare Aussage zum Zeitpunkt der Standortentscheidung getroffen werden.

In Vertretung

Dr. Lahl
Ministerialdirektor