

Antrag

der Abgeordneten, Horst Friedrich (Bayreuth), Jan Mücke, Patrick Döring, Joachim Günther (Plauen), Jens Ackermann, Uwe Barth, Rainer Brüderle, Angelika Brunkhorst, Ernst Burgbacher, Mechthild Dyckmans, Jörg van Essen, Paul K. Friedhoff, Hans-Michael Goldmann, Miriam Gruß, Dr. Christel Happach-Kasan, Heinz-Peter Hausteiner, Michael Kauch, Hellmut Königshaus, Dr. Heinrich L. Kolb, Gudrun Kopp, Heinz Lanfermann, Ina Lenke, Horst Meierhofer, Patrick Meinhardt, Hans-Joachim Otto (Frankfurt), Cornelia Pieper, Gisela Piltz, Jörg Rohde, Frank Schäffler, Marina Schuster, Dr. Max Stadler, Florian Toncar, Christoph Waitz, Dr. Volker Wissing, Dr. Guido Westerwelle und der Fraktion der FDP

Mehr Park- und Stellplätze für Lkw auf Bundesautobahnen

Der Bundestag wolle beschließen:

I. Der Deutsche Bundestag stellt fest:

Auf dem bundesdeutschen Autobahnnetz herrscht ein Mangel an Park- und Stellplätzen für Lkw. Dieser Mangel wird sich durch die vorläufig ungebremste Zunahme des Aufkommens im Güterfernverkehr nochmals verschärfen. Davon sind insbesondere die Hinterlandanbindungen für die boomenden Seehäfen in Deutschland betroffen. Der Park- und Stellplatzmangel wird außerdem durch die neuen Regelungen zu Lenk- und Ruhezeiten sowie durch die neuen Dokumentationspflichten (digitaler Tachograph) verschärft. Lkw-Fahrer sind nunmehr gezwungen, häufiger und in kürzeren Intervallen Pausen einzulegen, gleichzeitig wird die Einhaltung der Ruhevorschriften genauer kontrolliert. Ohne eine Anpassung der Park- und Stellplatzkapazitäten auf den Bundesautobahnen ist es nicht möglich, den schon jetzt bestehenden und zukünftig nochmals steigenden Bedarfsanforderungen gerecht zu werden.

II. Der Deutsche Bundestag fordert die Bundesregierung auf,

1. dem Deutschen Bundestag bis zum 14. September 2007 einen Bericht über die Versorgung auf Bundesautobahnen mit Park- und Stellplätzen für Lkw zu geben;
2. zeitgleich dem Deutschen Bundestag ein Konzept vorzulegen, wie die bestehende und zunehmende Knappheit an Park- und Stellplätzen für Lkw auf deutschen Autobahnen beseitigt werden soll;
3. die im Mittelfristzeitraum 2007 bis 2011 gegenüber der Planung sich ergebenden Mehreinnahmen aus der Lkw-Maut zweckgebunden für Investitionen in Bundesfernstraßen, insbesondere für den Ausbau von Park- und Stellplätzen für Lkw zu verwenden.

Berlin, den 2. Mai 2007

Dr. Guido Westerwelle und Fraktion

Begründung

Der Bau und Ausbau von Autobahnrastanlagen, insbesondere von Park- und Stellplätzen für Lkw auf Bundesautobahnen, hat bereits in der Vergangenheit nicht mit der Zunahme des Verkehrs Schritt gehalten. In den letzten zwanzig Jahren hat sich der Straßengüterfernverkehr (gewerblicher Fernverkehr und Werkfernverkehr) mehr als verdoppelt; seit der Wiedervereinigung hat der Fernverkehr auf der Straße um über 20 Prozent zugenommen. Anzahl und Kapazität der Rastanlagen an Bundesfernstraßen haben im gleichen Zeitraum jedoch nur geringfügig zugenommen. 2004 gab es an den Bundesautobahnen 429 bewirtschaftete Rastanlagen und rund 1 520 unbewirtschaftete Rastanlagen. Die Anzahl der Lkw-Stellplätze belief sich auf rund 21 000. Bei einem geschätzten Volumen von über 11 Millionen Lkw-Fahrten jeden Tag auf dem Gesamtstraßennetz, von denen ein Großteil über die Bundesautobahn führt, ist die Anzahl der Park- und Stellplätze für Lkw viel zu gering. Dieses Problem ist auch seit langem bekannt. Es ist anzuerkennen, dass die Bundesregierung bereits im Jahr 1995 ein erstes Sonderausbauprogramm für Autobahnrastanlagen in Gang gesetzt hat. Gleichwohl konnte trotz des Ausbauprogramms mit der stürmischen Aufkommensentwicklung im Güterfernverkehr nicht Schritt gehalten werden.

Besonders betroffen von der Zunahme des Lkw-Fernverkehrs sind die Hinterlandanbindungen der deutschen Seehäfen. In allen deutschen Seehäfen spielt der Lkw die wichtigste Rolle bei den Transporten ins Hinterland. Mehr als die Hälfte der Containerverkehre wird auf der Straße abgewickelt. Prozentual betrachtet sind die Anteile der Verkehrsträger im Hinterlandverkehr in den letzten Jahren ungefähr gleich geblieben. Absolut betrachtet fallen die Zuwächse beim Lkw als mit Abstand wichtigsten Verkehrsträger besonders groß aus. Alle Anzeichen deuten darauf hin, dass sich die deutschen Seehäfen weiterhin äußerst dynamisch entwickeln werden. Die Anfang Mai vom Bundesminister für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung, Wolfgang Tiefensee, vorgelegte Seeverkehrsprognose kommt zu dem Ergebnis, dass sich der Umschlag in den deutschen Seehäfen bis 2025 mehr als vervierfachen wird.

Der nach alledem ohnehin steigende Bedarf an Lkw-Park- und Stellplätzen wird durch die neuen Sozial- und Dokumentationsvorschriften im Güterkraftverkehrsgewerbe nochmals verschärft. Seit dem 1. Mai 2006 ist die EU-Verordnung (VO EG Nr. 561/2006) über die Einführung des digitalen Tachographen in Kraft. Die Umrüstung der gesamten Lkw-Flotte auf den digitalen Tachographen ist durch die laufende Inbetriebnahme von Neufahrzeugen bereits im Gange und der Abschluss der Umrüstung nur eine Frage der Zeit. Im digitalen Tachographen werden Lenk-, Arbeits-, Bereitschafts- und Ruhezeiten, sowie deren Unterbrechungen und zurückgelegten Entfernungen gespeichert. Außerdem werden die gefahrenen Geschwindigkeiten festgehalten. Die gesamten Daten können von den Kontrollbehörden digital ab- und ausgelesen werden. Außerdem müssen seit dem 1. Mai 2006 – soweit noch kein digitaler Tachograph eingebaut ist – die beschriebenen Tachoscheiben und die Fahrerkarten der laufenden Woche und der vorausgegangenen 15 Kalendertage auf dem Lkw mitgeführt werden. Ab Januar 2008 wird die Mitführungspflicht auf die ausgegangenen 28 Tagen ausgedehnt. Der Lkw-Unternehmer muss die beschriebenen Tachoscheiben bzw. die digitalisierten Aufzeichnungen zwei Jahre aufbewahren. Alle diese Neuregelungen führen dazu, dass Manipulationen bei der Aufzeichnung, das „Vergessen des Einlegens“ oder unerlaubte Tachoscheibenwechsel schwieriger bzw. ausgeschlossen werden. Diese wichtige und notwendige Entwicklung führt jedoch auch dazu, dass der Bedarf an Park- und Stellplätzen an Bundesautobahnen steigen wird. Dies gilt ganz besonders vor dem Hintergrund der seit April 2007 geltenden Vorschriften über Lenk- und Ruhezeiten. Die maximale Lenkzeit pro Kalenderwoche ist seither auf 56 Stunden begrenzt. Die Tageslenkzeit beträgt höchstens 9 Stunden am Tag mit der Option, sie zweimal pro Woche auf 10 Stunden zu verlängern. Auch die Vorschriften zur Tages-

lenkzeit und zur täglichen Ruhezeit sind geändert worden. Es müssen nunmehr mindestens 9 Stunden Ruhezeit innerhalb eines 30-Stunden-Zeitraums eingehalten werden. Schließlich ist auch die zweiwöchentliche Gesamtlenkzeit geändert worden. Die neuen EU-Lenk- und Ruhezeiten haben die Flexibilität im Straßen-transport reduziert. Dadurch wird insbesondere das Auffinden freier Parkplätze auf Autobahnraststätten erschwert. Gerade im internationalen Fernverkehr ist damit zu rechnen, dass Fahrer im Zeitraum von 56 Stunden Lenkzeit ihren Heimatort nicht mehr erreichen werden. Die Folge ist, dass die gesamte Wochenruhezeit auf Rastanlagen verbracht werden muss.

Die rot-grüne Bundesregierung hat sich im Jahr 2004 auf den Standpunkt gestellt, es gebe keine Verpflichtung des Bundes, alle für die Ruhezeiten der Lkw-Fahrer notwendigen Stellplätze vorzuhalten (Antwort der Bundesregierung auf die Kleine Anfrage der Fraktion der FDP „Rastanlagen an Bundesfernstraßen“, Bundestagsdrucksache 15/3623). Ob diese Einschätzung im juristischen Sinne zutreffend ist oder nicht, mag dahinstehen. Angesichts der auch durch politische Entscheidungen verschärften Parkplatzsituation auf Bundesautobahnen und der fortschreitenden Verschärfung dieses Problems in naher Zukunft besteht jedoch eine politische Verpflichtung der Bundesregierung, die für das Güterkraftverkehrsgewerbe und die dort tätigen Fahrer entstehenden Probleme zu entschärfen und zu lösen. Das gilt umso mehr, als die Einnahmen des Bundes aus der Lkw-Maut inzwischen deutlich höher liegen, als ursprünglich angenommen. Im Jahr 2006 sind die Mauteinnahmen um über 200 Mio. Euro höher ausgefallen, als geplant. Für das Jahr 2007 zeichnet sich schon jetzt ab, dass die im Bundeshaushalt eingeplanten 3,1 Mrd. Euro deutlich übertroffen werden. Nach § 11 des Gesetzes über die Einführung von streckenbezogenen Gebühren für die Benutzung von Bundesautobahnen mit schweren Nutzfahrzeugen müssen die Nettoeinnahmen aus der Lkw-Maut „zusätzlich“ für Verkehrsinvestitionen zur Verfügung gestellt werden. Die Fraktion der CDU/CSU hatte beispielsweise in ihrem Antrag auf Bundestagsdrucksache 15/5022 in der letzten Legislaturperiode darauf hingewiesen, dass „die Nettoeinnahmen aus der Lkw-Maut zusätzlich zu den Haushaltsansätzen für Verkehrsinvestitionen zur Verfügung zu stellen sind“. Die Verwendung der Mauteinnahmen für eine Aufstockung der Investitionsmittel war ein Kernbestandteil des „Mautkompromisses“ aus dem Jahr 2003. Tatsächlich wurden allerdings bisher die Einnahmen aus der Lkw-Maut dazu verwendet, vormals steuerfinanzierte Investitionen durch nunmehr mautfinanzierte Investitionen zu ersetzen. In keinem Fall ist es jedenfalls gerechtfertigt, die zukünftig durch das Verkehrswachstum erzeugten Mehreinnahmen gegenüber der Planung für allgemeine Haushaltszwecke zu verwenden, statt sie zweckgebunden für Verkehrsinvestitionen zur Verfügung zu stellen. Dabei wäre insbesondere der Ausbau von Park- und Stellplatzkapazitäten auf Bundesfernstraßen eine sachgerechte Verwendung der Mautmittel, da sie gerade aus dieser Nutzergruppe stammen.

