

## **Antwort**

### **der Bundesregierung**

**auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Bettina Herlitzius, Winfried Hermann, Peter Hettlich, weiterer Abgeordneter und der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN – Drucksache 16/7597 –**

### **Geplanter Bau von LKW-Parkplätzen an der A1, Raststätten Münsterland Ost und Münsterland West in Höhe des Stadtteils Münster-Roxel**

#### Vorbemerkung der Fragesteller

Das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (BMVBS) plant den Bau von ca. 250 LKW- und Busparkplätzen auf einer Fläche von insgesamt mehr als 85 000 m<sup>2</sup> an der A1 in Höhe des Stadtteils Münster-Roxel. Diese Anlage soll etwa 100 m entfernt zur A1 neu aufgebaut werden und würde in deutlich größerer Nähe zur Wohnbebauung des Ortsteils Münster-Roxel entstehen als die alten bestehenden Rastanlagen, die weiterhin für PKW zur Verfügung stünden. Bei der ersten Vorstellung der Planung für die LKW-Rastanlagen Münsterland West und Münsterland Ost im Januar 2002 wurde betont, dass es sich hier um einen Neubau einer Rastanlage handeln würde. Infrastrukturen der bestehenden Rastanlagen könnten nicht übernommen werden.

Die geplanten LKW-Parkplätze liegen ca. 5 m höher als die Autobahn und die bisherige Rastanlage und wären nur über eine Rampe erreichbar. Der durch die Tieflage der Rastanlagen Münsterland Ost und Münsterland West bestehende Lärmschutz für den Ortsteil Roxel würde dann aufgehoben.

#### Vorbemerkung der Bundesregierung

Die Anlagen zur Erholung und Versorgung aller Verkehrsteilnehmer, die als Straße gewidmet und nach dem Bundesfernstraßengesetz (FStrG) Bestandteil der Bundesfernstraßen sind, werden als Rastanlagen bezeichnet und unterteilt in

- bewirtschaftete Rastanlagen (mit mindestens einem Nebenbetrieb wie Tankstelle, Raststätte) und
- unbewirtschaftete Rastanlagen (ohne Nebenbetrieb, ggf. mit WC-Gebäude).

Nicht unter den Begriff Rastanlagen fallen die in der Nähe der Bundesautobahn (und damit außerhalb des Geltungsbereiches des Bundesfernstraßengesetzes) liegenden Autohöfe. Diese verfügen nicht über eine unmittelbare Zufahrt zur

Autobahn und sind damit nicht Bestandteil der Bundesfernstraße. Sie sind zudem rein privatwirtschaftlich betriebene Einrichtungen, auf deren Errichtung und Betrieb der Bund keinen Einfluss hat.

1. Warum wird in Höhe des Stadtteils Münster-Roxel an der A1 eine Rastanlage für LKW geplant, obwohl sich zwischen den Autobahnkreuzen Westhofen und Lotte Osnabrück, einem Streckenabschnitt von rund 110 km, bereits drei von Tank & Rast bewirtschaftete Raststätten, Lichtendorf, Münsterland und Tecklenburg (jeweils Ost und West) sowie privat finanzierte Autohöfe an den Ausfahrten Werne und Ladbergen befinden?

Alle Rastanlagen und Autohöfe des angesprochenen Streckenabschnitts der Bundesautobahn A1 weisen in den Abend- und Nachtstunden Überlastungen im Bereich der LKW-Parkplätze auf. Um den Parkengpässen entgegenwirken zu können, müssen die vorhandenen Rastanlagen, soweit dies unter Berücksichtigung der örtlichen Randbedingungen möglich ist, ausgebaut werden. Das gilt insbesondere für die stark überlasteten Rastanlagen Münsterland, die im Übrigen wie alle Rastanlagen nicht nur den LKW-Fahrern, sondern allen Verkehrsteilnehmern zur Verfügung stehen.

2. a) Wie werden generell die Bedarfszahlen für LKW- und Busrastplätze ermittelt?  
b) Wie wurden die Bedarfszahlen speziell für Münsterland West und Münsterland Ost ermittelt?

Die Dimensionierung von Rastanlagen auf Autobahnen erfolgt mit Hilfe gutachterlicher Berechnungen auf der Grundlage der jeweils gültigen Bedarfsplanprognose. Dabei wird angenommen, dass die für die Einhaltung der gesetzlich vorgeschriebenen Ruhezeiten erforderliche Anzahl an LKW-Parkplätzen von den Rastanlagen der Bundesautobahnen und den Autohöfen bereitgestellt wird. Die Dimensionierung der Rastanlagen Münsterland erfolgte auf der Basis der Bedarfsplanprognose für das Jahr 2010. Zusätzlich wurde der zu erwartende weitere Anstieg des Verkehrsaufkommens durch einen Zuschlag berücksichtigt.

3. Werden die privaten Autohöfe mit in die Bedarfsplanung für LKW-Rastplätze einbezogen?

Ja

4. Inwieweit sind Überlegungen des telematisch gesteuerten Parkens in die Planungen und Berechnungen eingeflossen?

Die Telematik dient unabhängig vom ermittelten Bedarf vor allem der optimierten Nutzung der LKW-Parkplätze und führt nicht zu einer Minderung des erforderlichen Stellplatzbedarfs.

5. Was unternimmt die Bundesregierung im Falle einer Realisierung, um die zusätzliche Belastung der Anwohner durch Feinstaubimmissionen und Lärm zu verhindern?

Die von Rastanlagen ausgehenden Umweltbelastungen werden im Zuge der Planung eingehend untersucht. So wird unter anderem eine lärmtechnische Untersuchung auf der Grundlage der Verkehrslärmschutzverordnung Bestandteil der Unterlagen für das Planfeststellungsverfahren sein. Die Straßenbauverwal-

tung wird alle erforderlichen Maßnahmen vorsehen, um die Umweltbelastungen für die Bürgerinnen und Bürger der angrenzenden Ortsteile von Münster unter Beachtung des gesetzlich vorgeschriebenen Rahmens so gering wie möglich zu halten.

6. Wem gehört der Grund und Boden der seit 1998 privatisierten Tank & Rast-Betriebe?

Wurde der Grundbesitz mitverkauft?

Die Betriebsgrundstücke der Nebenbetriebe auf den Rastanlagen stehen für die Laufzeit der Konzession für Bau und Betrieb des Nebenbetriebes grundsätzlich im Eigentum des jeweiligen Konzessionsnehmers. Im Zuge der Privatisierung der Nebenbetriebe wurde das Eigentum an den Betriebsgrundstücken in das Gesellschaftsvermögen der damaligen Autobahn Tank & Rast AG eingebracht, deren Aktien die Bundesrepublik Deutschland im Oktober 1998 an ein privates Konsortium veräußert hat.

7. Gibt es zugunsten der privaten Investoren vertragliche Zusagen hinsichtlich der Konkurrenzsituation beim Betreiben der Rastanlagen?

Nein

8. Gibt es Zusagen hinsichtlich des Ausbaus bestimmter Rastanlagen auf eine bereits vereinbarte Mindestgröße (insbesondere für die Rastanlagen Münsterland West und Münsterland Ost)?

Nein

9. Warum werden von Steuergeldern Parkplätze für private Unternehmer geplant, gebaut und bezahlt, obwohl Tank & Rast 1998 privatisiert wurde?
11. Wie begründet die Bundesregierung, dass Tank & Rast im Gegensatz zu privaten Autohöfen weiterhin Teil der Autobahn sein soll und damit eindeutig privilegiert ist?

Die Fragen 9 und 11 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Nach der geltenden Rechtslage werden die im Eigentum des Bundes stehenden Verkehrsanlagen auf Rastanlagen als Bestandteil der Bundesautobahnen (§ 1 Abs. 4 Ziffer 1 FStrG) im Rahmen der Bundesauftragsverwaltung der Bundesfernstraßen (Artikel 90, 85 des Grundgesetzes (GG)) von den Ländern geplant, gebaut und betrieben. Der Bund trägt die sich daraus ergebenden Zweckausgaben (Artikel 104a Abs. 2 GG).

Der Bundesgesetzgeber hat im Interesse der Verkehrssicherheit in § 15 FStrG angeordnet, dass der öffentliche Versorgungsauftrag gegenüber allen Verkehrsteilnehmern von privaten Konzessionsnehmern durch den Bau und Betrieb der Nebenbetriebe erfüllt wird. Die Konzessionsnehmer nehmen diese Aufgaben auf eigene Kosten und gegen Zahlung einer Konzessionsabgabe wahr. Ferner muss sich das Dienstleistungsangebot der Nebenbetriebe innerhalb der straßenrechtlich definierten Zweckbestimmung bewegen, so dass die wirtschaftlichen Spielräume der Konzessionsnehmer gegenüber Mitbewerbern neben den Bundesautobahnen (zum Beispiel Autohöfen) eingeschränkt sind.

10. War 1998 bei der Privatisierung beabsichtigt, Tank & Rast weiterhin eine Vorzugsstellung gegenüber privaten Autohöfen dadurch einzuräumen, dass Tank & Rast zur Autobahn gehört und damit u. a. den Anliegern 10 dB(A) mehr Lärm zugemutet werden kann als bei privaten Autohöfen?

Nein. Eine solche Vorzugsstellung lag und liegt nicht vor.

12. Warum wurde trotz Auftrag durch die Bezirksregierung Münster im Jahr 2003 bis heute keine alternative Standortuntersuchung durchgeführt?

Die zuständige Straßenbauverwaltung des Landes Nordrhein-Westfalen ist der Aufforderung der Bezirksregierung Münster gefolgt und untersucht im Rahmen der Umweltverträglichkeitsuntersuchung Standortalternativen entlang der Bundesautobahn A1. Die Untersuchung wird in Kürze abgeschlossen sein.

13. a) Könnten bestehende Infrastrukturen übernommen werden, da laut einem Schreiben des BMVBS an den Oberbürgermeister von Münster vom September 2007 der Neubau das Vierfache eines Ausbaus der bestehenden Rastanlage kostet?
  - b) Wie wurden die angeblich vierfach erhöhten Kosten berechnet?
  - c) Warum wird von einem Ausbau und nicht von einem Neubau gesprochen?
  - d) Wo liegen die Kosteneinsparungen gegenüber einem Neubau, wenn der so genannte Ausbau mehr als 100 m von den alten Anlagen entfernt liegt?

Die vorhandenen Rastanlagen Münsterland genügen nicht mehr den Anforderungen, die sich aus dem seit ihrem Bau deutlich gestiegenen Verkehrsaufkommen ergeben und sind daher an den Verkehrsbedarf anzupassen. Erfolgt diese Anpassung unter Nutzung der vorhandenen Anlagen, ist von einem Ausbau und nicht von einem Neubau zu sprechen.

Der Einschätzung, dass bei einem Neubau der Rastanlagen Münsterland an anderer Stelle mit Kosten zu rechnen wäre, die mindestens etwa das 4-fache der Ausbaukosten betragen würden, liegen folgende Überlegungen zugrunde:

Beim Ausbau der vorhandenen Rastanlagen Münsterland können die vorhandenen Nebenbetriebe auf den Rastanlagen sowie die zugehörigen Ver- und Entsorgungseinrichtungen genutzt werden. Bei einem Neubau der Rastanlagen Münsterland an einem anderen Standort wären dagegen zusätzliche Kosten für den erforderlichen Grunderwerb, den Neubau der Nebenbetriebe, den Neubau der Ver- und Entsorgungseinrichtungen sowie die Realisierung der Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen zu berücksichtigen. Hinzuzurechnen wären ferner die am alten Standort entstehenden Kosten für die Entschädigung aufgrund der Beendigung der Konzession und den Abbruch der vorhandenen Nebenbetriebe, den Rückbau und die Renaturierung der Verkehrsflächen. Außerdem wären die südlich des Autobahnkreuzes Münster-Süd vorhandenen bewirtschafteten Rastanlagen Eichengrund/Im Mersch bei einem Neubau der Rastanlagen Münsterland wegen des dann zu geringen Abstandes zwischen den Rastanlagen nicht mehr wirtschaftlich zu betreiben und zu schließen. Bei Ermittlung der Gesamtkosten für einen Neubau der Rastanlagen Münsterland wären daher zusätzlich zu den oben aufgeführten Kosten die an den Rastanlagen Eichengrund/Im Mersch entstehenden Folgekosten für die Entschädigung der aufzugebenden Betriebe, deren Abbruch und den Neubau von WC-Gebäuden auf den dann unbewirtschafteten Rastanlagen zu berücksichtigen.