



Dr. Hans Reichhart

Präsidentin
des Bayer. Landtags
Frau Ilse Aigner, MdL
Maximilianeum
81627 München

Ihr Zeichen, Ihre Nachricht vom
PI/G-4255-3/655 B
24.10.2019

Unser Zeichen
44-0021-7-32

München
26.11.2019

**Schriftliche Anfrage der Abgeordneten Tim Pargent, Ursula Sowa und
Dr. Markus Büchler vom 23.10.2019 betreffend „Bau einer Tank- und Rastan-
lage an der A 73 bei Eggolsheim“**

Sehr geehrte Frau Landtagspräsidentin,

die Schriftliche Anfrage beantworte ich im Einvernehmen mit dem Staatsministe-
rium des Innern, für Sport und Integration wie folgt:

*zu 1. Wie ist der Stand der Planung zur Errichtung der Tank- und Rastanlagen
an der A73 bei Eggolsheim?*

Für den Neubau der Tank- und Rastanlage (TR-Anlage) Regnitztal werden derzeit
die Unterlagen für den haushaltsrechtlichen Vorentwurf erstellt. Gleichzeitig wird
das Projekt jedoch nochmals grundsätzlich überprüft.

*zu 2.1 Wie viele Parkplätze (getrennt nach LKW und PKW angeben) sind ge-
plant?*

Ostseite (Parkplatz mit WC Regnitztal Ost):

23 Pkw-Stellplätze

10 Lkw-Stellplätze

2 Stellplätze für Busse und Pkw mit Anhänger

90 m langer Längsparkstreifen für Großraum- und Schwertransporte

Westseite (Tank- und Rastanlage Regnitztal West):

110 Pkw-Stellplätze

10 Pkw-Stellplätze mit Elektroladesäulen

108 Lkw-Stellplätze

5 Stellplätze für Busse und Pkw mit Anhänger

250 m langer Längsparkstreifen für Großraum- und Schwertransporte

zu 2.2 Welche Gebäude und Infrastruktur sind über die Parkplätze hinaus vorgesehen?

Die Ostseite erhält ein WC-Gebäude. Die Westseite erhält eine Tankstelle, ein Raststättengebäude und zehn Elektroladesäulen.

zu 2.3 Mit welchen Kosten rechnet die Staatsregierung für den Bau?

Die Kostenberechnung im Zuge des Vorentwurfs liegt noch nicht vor. Eine überschlägige Kostenberechnung mit Kostenstand 2018 geht von rund 20 Millionen Euro aus.

zu 3.1 Welcher Flächenbedarf ist für den Bau der Tank- und Rastanlage vorgesehen?

Der Bau der Tank- und Rastanlage beansprucht insgesamt eine Fläche von ca. 13 ha bei einem Anteil der Netto-Neuersiegelung von ca. 4,1 ha.

zu 3.2 Welche ökologischen Ausgleichsmaßnahmen sind für den Bau der Tank- und Rastanlage geplant?

Es werden Ersatzquartiere, Ersatzlaichgewässer, Ersatzhabitate, Entsiegelungs- und Extensivierungsmaßnahmen, die Anlage von Offenlandlebensraumkomplexen, Blüh- und Brachestreifen für Bodenbrüter, Gestaltungsmaßnahmen auf Nebenflächen der Tank- und Rastanlage, die Wiederanlage von Waldflächen und weitere Kompensationsmaßnahmen vorgesehen.

zu 4.1 Zieht die Staatsregierung ein Enteignungsverfahren für die nötigen Grundstücke in Erwägung?

zu 4.2 Wenn ja, auf welcher Rechtsgrundlage wird ein solches Enteignungsverfahren durchgeführt?

Die Fragen 4.1 und 4.2 werden aufgrund des sachlichen Zusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Auf der Grundlage eines Planfeststellungsbeschlusses wird ein freihändiger Grunderwerb angestrebt.

zu 5. Wie ist die Zufahrt für Fahrzeuge, die in Gegenrichtung unterwegs sind, geplant?

Die Zufahrt zum Raststättengebäude erfolgt über ein Überführungsbauwerk.

zu 6.1 Welche Erfahrungen konnten im Zuge des Pilotversuchs zum digitalen LKW-Park-Leitsystem „Kompaktparken“ (wie zum Beispiel auf der Tank- und Rastanlage Jura-West) gewonnen werden?

zu 6.2 Erwartet die Staatsregierung durch einen Ausbau des digitalen Park-Leitsystems „Kompaktparken“ eine effizientere Bewirtschaftung der bestehenden LKW-Parkplätze?

Die Fragen 6.1. und 6.2. werden aufgrund des sachlichen Zusammenhangs gemeinsam beantwortet.

In Bayern gibt es zwei Tank- und Rastanlagen, bei denen telematisch gesteuerte Parkraummanagementsysteme für Lkw im Einsatz sind:

- A 3, Jura West, System „Kompaktparken“
- A 93, Inntal West, System „Kolonnenparken“

Bei beiden Systemen parken die Lkw mit Hilfe moderner Verkehrstelematik nach Abfahrtszeit sortiert direkt hintereinander – standardmäßig drei Lkw pro Parkstandreihe. Beim Kompaktparken wählt der Lkw-Fahrer über dynamische Anzeigen die für ihn geeignete Reihe selbst aus. Beim Kolonnenparken fährt der Lkw-Fahrer zunächst an ein Terminal, wo ihm dann eine geeignete Reihe zugewiesen wird.

Im Vergleich zum konventionellen Parken wird bei beiden Systemen auf der verfügbaren Fläche ca. 50 Prozent mehr Parkraum geschaffen. Beide Anlagen werden grundsätzlich gut angenommen und sind vor allem unter der Woche (Montag – Donnerstag) voll ausgelastet. Die Erfahrungen im täglichen Betrieb sind bisher positiv.

zu 7. *Aufgrund welcher Prognosen und Vorhersagen wurde der Bedarf für die Stellplätze ermittelt?*

Der Lkw-Stellplatzbedarf wurde auf Grundlage einer bundesweit durchgeführten Lkw-Stellplatzerberhebung und einer Parkraumbedarfsrechnung für das Prognosejahr 2035 ermittelt.

zu 8.1 *Welche Anstrengungen unternimmt die Staatsregierung, um die Belastung des hohen LKW-Aufkommens auf den bayerischen Autobahnen zu lösen?*

In Bayern wurde die Lkw-Stellplatzsituation an den Bundesautobahnen in den letzten Jahren massiv verbessert, insbesondere auch an mit Lkw-Verkehr hochbelasteten Strecken. In den Jahren 2008 bis 2018 wurden insgesamt 105 Rastanlagen (30 bewirtschaftete, 75 unbewirtschaftete) erweitert oder neu gebaut. So konnten gut 4.200 zusätzliche Abstellflächen für Lkw geschaffen werden.

Neben dem Neu- und Ausbau der Rastanlagen an den Autobahnen wird die Situation der Lkw-Stellplätze an Autobahnen auch durch den Einsatz der Telematik verbessert. So wurde beispielsweise auf der A 9 ein Lkw-Parkplatzinformationssystem zwischen Nürnberg und München in Betrieb genommen, mit dem durch Echtzeitinformationen Lkw-Fahrer über die freien Stellplätze an allen Rastanlagen der

A 9 informiert werden. Weitere Lkw-Parkplatzinformationssysteme, u. a. auch an der A 3 zwischen Landesgrenze Hessen/Bayern und AK Fürth/Erlangen, sind in Planung.

Zudem wird durch ein intelligentes Parkraummanagement im Rahmen von zwei Pilotprojekten (eines davon ist das unter Ziff. 6. erwähnte Kompaktparken an der A 3 an der Rastanlage Jura-West) die Nutzung der Rastanlagenflächen als Lkw-Stellflächen optimiert, um so auf bestehenden Anlagen zusätzliche Abstellmöglichkeiten schaffen zu können.

zu 8.2 Welche Anstrengungen unternimmt die Staatsregierung, um Güterverkehrsströme von der Straße auf die Schiene zu verlagern?

Die Verlagerung von Güterverkehren von der Straße auf die Schiene ist eine klare verkehrspolitische Zielsetzung der Staatsregierung. In der föderalen Zuständigkeitsordnung obliegen Bau und Unterhaltung der Schieneninfrastruktur dem Bund. Deshalb legt die Staatsregierung das Augenmerk auf die Vernetzung der Verkehrsträger und die möglichst effiziente Bewirtschaftung der vom Bund geschaffenen Infrastruktur.

Mit der bayernhafenen Gruppe betreibt der Freistaat eines der leistungsstärksten Logistiknetzwerke Europas, um Binnenschiff und Bahn für Verlader und Logistikunternehmen attraktiv zu machen. Bayern unterstützt außerdem – zusätzlich zu den Förderprogrammen des Bundes – Kommunen und Unternehmen bei der Errichtung von Umschlaganlagen für den sogenannten Kombinierten Verkehr und Güterverkehrszentren.

Ein weiteres Handlungsfeld ist die Förderung innovativer logistischer Projekte zur Optimierung von Abläufen im Güterverkehr. Dazu gehören beispielsweise die Projekte NiKRASA, Future Trailer, Future Terminal, Future Intermodal Wagon und AlplnnoCT (Übertragung von Industrie-Produktions-Know How auf den Kombinierten Verkehr). Die bayerischen BRECO-Projekte haben den Schienengüterverkehr im Brennerkorridor zum Gegenstand und zielen darauf ab, die Rahmenbedingungen für zusätzliche Angebote im sogenannten Unbegleiteten Kombinierten Verkehr (UKV) im Brennertransit zu schaffen. Große Bedeutung hat aus Sicht der Staats-

regierung schließlich die Weiterentwicklung des bayerischen Netzes von Umschlaganlagen und Güterverkehrszentren (GVZ). Gemeinden bzw. Gemeindeverbände werden deshalb bei der Projektierung von Umschlaganlagen des Kombinierten Verkehrs bzw. von GVZ durch Zuwendungen unterstützt. Zudem ist eine Analyse des Erweiterungspotenzials der bestehenden Umschlagterminals in Vorbereitung.

zu 8.3 Welche Anstrengungen unternimmt die Staatsregierung, um den Einwänden der Marktgemeinde Eggolsheim Rechnung zu tragen?

Die Marktgemeinde Eggolsheim wurde seit den ersten Vorüberlegungen für einen möglichen Standort der Tank- und Rastanlage im Jahr 2008 mit in den Planungsprozess einbezogen. Anregungen der Marktgemeinde wurden untersucht und nach Möglichkeit in den Planungen berücksichtigt. Auch im Vorfeld eines Planfeststellungsverfahrens wird die Marktgemeinde weiter mit eingebunden.

Mit freundlichen Grüßen

gez. Dr. Hans Reichhart
Staatsminister