



HESSISCHER LANDTAG

30. 01. 2013

Kleine Anfrage

des Abg. Eckert (SPD) vom 17.12.2012

betreffend Tank- und Rastanlage "Elzer Berg"

und

Antwort

des Ministers für Wirtschaft, Verkehr und Landesentwicklung

Die Kleine Anfrage beantworte ich wie folgt:

Frage 1. Seit wann wird durch Hessen Mobil an der Verlegung der Rastanlagen Limburg Ost und West geplant?

Seit etwa 2000 fanden Überprüfungen der Ausbaumöglichkeiten an den vorhandenen Standorten Limburg/Ost und West aufgrund der Überlastungen sowie von Sicherheitsdefiziten statt. Damaliges Planungsziel war die Vorgabe des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung zur Einplanung von 36 Lkw-Parkständen je Standort.

Die Überprüfung der Westseite ergab, dass eine Kapazitätserhöhung und die Behebung der Sicherheitsdefizite nicht möglich sind. Eine Kapazitätserhöhung auf der Ostseite auf 36 Lkw-Parkstände wäre unter Inanspruchnahme von Nachbargrundstücken möglich gewesen.

Bedingt durch das gestiegene Güterverkehrsaufkommen einerseits und die wesentlichen Verschärfungen der Vorschriften über die Lenk- und Ruhezeiten des Fahrpersonals andererseits veränderte der Baulastträger Bund in der Folgezeit mehrfach die Vorgaben zur erforderlichen Kapazität für Lkw-Parkstände entlang der Bundesautobahnen. Seit 2010 gilt für die Rastanlagen in Limburg die Vorgabe von 255 Lkw-Parkständen für die Westseite (Fahrtrichtung Frankfurt) und 239 Lkw-Parkständen für die Ostseite (Fahrtrichtung Köln).

Frage 2. Welche Standorte wurden untersucht?
Mit welchen Ergebnissen?

Überprüft wurde der Streckenabschnitt von der Landesgrenze Rheinland-Pfalz/Hessen bis etwa Betriebskilometer 113 (süd-östlich der Unterführung der Landesstraße 3448). Dabei wurden in Fahrtrichtung Frankfurt vier Standorte östlich und südlich von Linter sowie der Bereich des ehemaligen Bundeswehr-Tanklagers untersucht.

In Fahrtrichtung Köln wurde der Aus- bzw. Umbau der bestehenden Rastanlage mit und ohne Kombination eines neuen Standortes zwischen der BAB A 3 und der B 8 südlich der Anschlussstelle Limburg/Süde näher untersucht. Weitere potentielle Standorte konnten in diesem Streckenabschnitt nicht verortet werden.

Im Ergebnis sind die Standorte des ehemaligen Bundeswehr-Tanklagers und die Fläche zwischen der BAB A 3 und der B 8 aus funktionalen, verkehrlichen, umweltfachlichen und wirtschaftlichen Aspekten die am besten geeigneten.

Frage 3. Gab es zwischen Planungsbeginn und heute eine Veränderung auf Seiten der Planungsbehörden hinsichtlich der Einschätzung der Geeignetheit der möglichen Standorte?
Wenn ja mit welcher Begründung?

In Fahrtrichtung Frankfurt wurde zunächst ein Standort südlich von Linter bevorzugt. An diesem Standort hätte eine Rastanlage errichtet werden können,

die dem damaligen Planungsziel von 50 bis 100 Lkw-Parkständen entsprochen hätte. Nachdem die Bedarfsuntersuchung des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung im Jahre 2008 einen hohen Fehlbedarf an Lkw-Stellplätzen - insbesondere entlang der BAB A 3 - auswies, musste nochmals eine Standortuntersuchung durchgeführt werden. Dabei ergab sich die Ungeeignetheit des ursprünglich vorgesehenen Standortes südlich von Linter zur Realisierung einer großen Tank- und Rastanlage mit über 200 Lkw-Stellplätzen. Dies hätte in großem Umfang die Inanspruchnahme von hochwertigem landwirtschaftlichem Gelände bedurft, ebenso wäre eine Verlegung der Landesstraße 3448 unter Inanspruchnahme weiteren landwirtschaftlichen Geländes nicht zu vermeiden gewesen.

Frage 4. Wie beurteilt die Landesregierung die Auswirkungen einer Tank- und Rastanlage und des damit verbundenen, sich einfädelnden Verkehrs auf die verkehrliche Situation des ohnehin als Unfallschwerpunkt geltenden Autobahnabschnitts "Elzer Berg" auf der BAB A 3?

Die Entwicklung des Unfallgeschehens am Elzer Berg in Fahrtrichtung Frankfurt stellt sich seit einigen Jahren positiv dar. Es handelt sich hier um keinen Unfallschwerpunkt. Seit der Anhebung der Geschwindigkeitsbeschränkung für Lkw von zuvor 40 auf heute 60 km/h haben sich die Unfälle insgesamt um 40 v.H. verringert; Unfälle mit Lkw sogar um etwa 70 v.H.

Trotz dieser Erfolge im Bereich der Unfallbekämpfung hat die Verkehrssicherheit im Rahmen der Entwurfsplanung einen hohen Stellenwert. Nach den gegenwärtigen Planungen wird der Einfädelungstreifen nicht mehr in der Gefällstrecke liegen.

Frage 5. Wurden bereits Vorarbeiten, wie etwa Holzfällarbeiten etc., die mit der Realisierung einer Tank- und Rastanlage im Zusammenhang stehen könnten vorgenommen? Sind vorbereitende Arbeiten für die Errichtung einer Rastanlage derzeit in Planung?

Da weder das Land Hessen noch die Bundesrepublik Deutschland bisher Eigentümer der Flächen sind, hat die Hessische Straßenbauverwaltung bisher weder Vorarbeiten wie beispielsweise Holzfällarbeiten in Auftrag gegeben noch irgendwelche Vorarbeiten durchführen lassen.

Soweit im Rahmen der Vor- und Entwurfsplanung örtliche Erhebungen wie beispielsweise Vermessungsarbeiten erforderlich werden, werden diese erst nach Vorliegen der Betretungserlaubnisse durchgeführt.

Frage 6. Wann soll abschließend über die Realisierung der Tank- und Rastanlage entschieden werden?

Über die Realisierung des Vorhabens entscheidet die Planfeststellungsbehörde nach Abschluss des Planfeststellungsverfahrens. Ein konkreter Zeitpunkt hierfür kann derzeit noch nicht genannt werden.

Wiesbaden, 14. Januar 2013

In Vertretung:
Steffen Saebisch