



Herrn
Jörg Kibbat
FahrGutClub
Im Bonnefeld 6
47259 Duisburg

Gernot Deußen
Leiter des Referates StB 12

HAUSANSCHRIFT
Robert-Schuman-Platz 1
53175 Bonn

POSTANSCHRIFT
Postfach 20 01 00
53170 Bonn

TEL +49 (0)228 99-300-5120
FAX +49 (0)228 99-300-5099

ref-stb12@bmvi.bund.de
www.bmvi.de

**Betreff: Präsentation Truck SAFE – Sichere Parkplätze 2.0
und Ergänzungskonzept Euro SHIELD**

Bezug: Ihre Schreiben vom 17.04.2018 und 08.05.2018
AktENZEICHEN: StB12/7433.3/5/3000012
Datum: Bonn, 23.07.2018
Seite 1 von 3

Sehr geehrter Herr Kibbat,

vielen Dank für Ihre Schreiben vom 17.04.2018 und 08.05.2018, in denen Sie nochmals Ihr Konzept für ein sicheres Parken von LKW vorstellen, welches Ihrer Meinung nach auf bewirtschafteten und unbewirtschafteten Rastanlagen Anwendung finden sollte. Gleichzeitig zu dem Schreiben an Herrn Bundesminister Scheuer MdB hatten Sie diesen Vorschlag Frau Bundeskanzlerin Dr. Merkel MdB unterbreitet. Beide haben mich gebeten Ihnen zu antworten.

Bei Durchsicht Ihrer Unterlagen konnte ich feststellen, dass Ihr Konzept in der Überarbeitung nunmehr auch eine Grundsicherung allgemein auf den Verkehrsflächen vorsieht, also auch PKW, Krafträder und Campingfahrzeuge mit einschließt. Zusätzlich schlagen Sie mit Euro SHIELD vor, durch die Installation von EMP-Geräten auf den gesicherten Parkplatzbereichen im Rahmen der Kriminalitätsbekämpfung und Gefahrenabwehr im Bedarfsfall positiv eingreifen zu können.

In meinem letzten Schreiben hatte ich Ihnen dargelegt, dass Rastanlagen an den Autobahnen Bestandteil dieser Autobahnen sind. Sie sind gemäß Bundesfernstraßengesetz (FStrG) für den Gemeingebrauch konzipiert und sollen allen Verkehrsteilnehmern in gleicher Weise dienen.

Mir ist durchaus bewusst, dass die Versorgungswünsche der LKW-Nutzer aufgrund der längeren, nächtlichen Verweildauern infolge der





Seite 2 von 3

Lenk- und Ruhezeitverordnung im Fernverkehr gestiegen sind. Die ausgewiesenen Lkw-Parkflächen sind primär darauf ausgerichtet verkehrssichere Abstellmöglichkeiten für Fahrzeuge vorzuhalten, um kürzere Ruhepausen zu ermöglichen. Auf die erheblich gestiegene nächtliche Nachfrage nach diesen Abstellmöglichkeiten, um die langen gesetzlich vorgeschriebenen Lenkzeitunterbrechungen dort zu verbringen, sind die Lkw-Parkflächen auf den Rastanlagen nicht ausgerichtet. Für Übernachtungszwecke stehen auf einzelnen bewirtschafteten Rastanlagen Hotels/Motels separat als Nebenbetriebe zur Verfügung.

Seitens des Bundes wird daher auf den Rastanlagen auf Übersichtlichkeit und ausreichende Beleuchtung geachtet, um ein Mindestmaß an Sicherheit zu erreichen. Zudem wird eine sanitäre Grundhygiene sichergestellt. Darüber hinaus gehende Anforderungen seitens der LKW-Stellplatznutzer (Einzäunung, Videoüberwachung, Duschen o.ä.) zielen auf die Sicherheit der Ladung bzw. der Fahrer und deren Komfort ab. Sie gehören damit nicht zu den Aufgaben des Straßenbausträgers gemäß Fernstraßengesetz im Sinne der Allgemeinheit.

Ihr Konzept bedingt den Ausschluss bestimmter Verkehrsteilnehmer und verstößt somit gegen den Grundsatz des Gemeingebrauchs gemäß FStrG.

Die von Ihnen angedachten eingezäunten „Sicherheits-Parkflächen“ sind für die Allgemeinheit nicht zugänglich und nur gegen Entrichtung eines Geldbetrages von LKW und Bussen nutzbar.

Zudem werden die Kosten für den Betrieb, Instandhaltung und Ausbau der Lkw-Stellplätze auf Rastanlagen bereits bei der Festsetzung der Mautsätze berücksichtigt. Deshalb kann nicht zusätzlich eine Parkplatzmaut eingeführt werden. Sie würde zu einer Doppelbelastung der Nutzer führen.

„Sicherheits-Parkflächen“ könnten jedoch abseits der Autobahnen auf privaten Stellflächen als Geschäftsmodell angeboten und damit gewinnbringend vermarktet werden, sofern die Nachfrage besteht.

In Ihren Konzepten „Truck SAFE – Sichere Parkplätze 2.0“ und „Euro SHIELD“ behandeln Sie auch zahlreiche Fragen der Gefahrenabwehr. Diese korrespondieren über weite Strecken mit den Zielen, die das BMVI im Rahmen seiner Maßnahmen zur Sicherheitsstrategie für die Güterverkehrs- und Logistikwirtschaft und bezüglich Diebstählen im Transportbereich im öffentlichen Verkehrsraum verfolgt. Zur Umsetzung dieser Maßnahmen wurden ein Arbeitskreis Sicherheit in der Logistik eingerichtet und eine Sicherheitsstrategie für die Güterverkehrs- und Logistikwirtschaft verabschiedet. Der Arbeitskreis wird in dieser Legislaturperiode diese Sicherheitsstrategie evaluieren und weiterentwickeln. Dies erfolgt in einem kooperativen Ansatz zwischen Wirtschaft, Wissenschaft und Politik. Sollten Sie Interesse an der Mitwirkung haben, möchte ich Sie an das dafür zuständige Referat



Seite 3 von 3

G 33 verweisen. Ansprechpartner ist Herr Erich Schmid
(ref-g33@bmvi.bund.de).

Ich hoffe Ihnen mit diesen Ausführungen weitergeholfen zu haben.

Mit freundlichen Grüßen
Im Auftrag

Gernot Deußen



Beglaubigt:

Angestellte



Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur • Postfach 20 01 00, 53170 Bonn

Herrn
Jörg Kibbat
FahrGutClub
Im Bonnefeld 6

47259 Duisburg

Gernot Deußen
Leiter des Referates StB 12

HAUSANSCHRIFT
Robert-Schuman-Platz 1
53175 Bonn

POSTANSCHRIFT
Postfach 20 01 00
53170 Bonn

TEL +49 (0)228 99-300-5120
FAX +49 (0)228 99-300-1462

ref-stb12@bmvi.bund.de
www.bmvi.de

Betreff: Präsentation Truck SAFE – Comfortparking

Bezug: Ihre E-Mail vom 12.09.2019, Zwischennachricht vom
21.10.2019
Aktenzeichen: zu StB12/7433.3/5/3000012
Datum: Bonn, 17.01.2020
Seite 1 von 2

Sehr geehrter Herr Kibbat,

vielen Dank für Ihre E-Mail vom 12.09.2019, mit dem Sie Ihr überar-
beitetes Konzept für sicheres Parken, Truck Safe – Comfort, Auto-
bahn-Parkplätze 4.0, vorstellen.

In meinen Schreiben vom 27.03.2017 und 23.07.2018 hatte ich bereits
umfangreich Stellung zu Ihrem Konzept 2.0 genommen.

Rastanlagen sind Bestandteil der Autobahnen und damit gemäß Bun-
desfernstraßengesetz (FStrG) für den Gemeingebrauch konzipiert und
sollen allen Verkehrsteilnehmern in gleicher Weise dienen. Die Nut-
zung der Verkehrsflächen und damit des Parkraumes ist grundsätzlich
gebührenfrei. Daher wären die auf Seite 4 Ihres Konzeptes 4.0 ange-
strebten Einrichtungen zur Erhöhung des Personen- und Objektschut-
zes auf den Rastanlagen des Bundes nur als zusätzliche Dienstleistung
eines Konzessionärs umzusetzen. Unabhängig davon können, wie ich
Ihnen bereits mitgeteilt hatte, solche Sicherheitsparkplätze abseits der
Autobahnen auf privaten Stellflächen angeboten und damit gewinn-
bringend vermarktet werden, sofern die Nachfrage besteht.

Die autobahnabgewandte Aufstellung von Lkw, wie in Ihrem Konzept
gefordert, ist bereits allgemeiner Planungsgrundsatz der „Empfehlun-
gen für Rastanlagen an Straßen, ERS 2011“. Sie lässt sich jedoch häu-
fig nicht vollständig für alle Lkw oder in einzelnen Fällen auch gar
nicht verwirklichen. Die diesbezüglichen Möglichkeiten ergeben sich
im Einzelfall aus allen Anforderungen an die Planung am jeweiligen





Seite 2 von 2

Standort und vor allem aus den örtlichen Voraussetzungen, insbesondere Größe und Zuschnitt der zur Verfügung stehenden Flächen für den Neu- oder Ausbau der Rastanlage und Umfang der erforderlichen Parkflächen für Lkw. Der Anordnung der Lkw am äußeren Rand von Rastanlagen stehen zusätzlich die Wünsche der anderen Verkehrsteilnehmer entgegen.

Die Umsetzbarkeit der von Ihnen vorgeschlagenen Pkw-Parkdecks wurden schon in Fachkreisen unter Einbindung des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur erörtert. Bei Bestandsanlagen könnte z. B. durch die Verschiebung der Pkw-Parkstände in eine erhöhte Ebene die dann freiwerdenden Flächen für zusätzliche Lkw-Parkstände genutzt werden. Bei einem Umrechnungsfaktor von 6:1 ließen sich auf einer Parkfläche für 90 Pkw lediglich ca. 15 zusätzliche Lkw-Stellplätze schaffen. Zudem entstehen hohe Unterhaltungskosten und Betriebskosten. Daneben müssten auch Aspekte des Brandschutzes etc. geklärt werden. All dies wäre im Einzelfall zu bewerten und müsste in einem Wirtschaftlichkeitsnachweis berücksichtigt werden.

Abschließend möchte ich noch anmerken, dass eine nachhaltige Lösung der Lkw-Parkproblematik nur gemeinsam mit den Beteiligten der Logistikkette gelingen kann. Es obliegt nicht der alleinigen Verantwortung des Bundes, die nächtliche Lkw-Parknachfrage nach ausreichenden, sicheren Abstellmöglichkeiten abzudecken. Darüber hinaus bedarf es des Engagements Dritter - auch der Kommunen und des Transportgewerbes. Daher prüft das BMVI derzeit die Förderung privater Investoren neben der Autobahn, insbesondere in Industrie- und Gewerbegebieten.

Mit freundlichen Grüßen
Im Auftrag

Gernot Deußen