

Bremen, 11.04.2016

Der Senator für Wirtschaft Arbeit und Häfen
310-1-

Der Senator für Umwelt, Bau und Verkehr
5-1

Vorlage Nr. 19/136 - L

für die Sitzung der staatlichen Deputation für Wirtschaft, Arbeit und Häfen

am 11.05.2016

**sowie für die Sitzung der Deputation Umwelt, Bau, Verkehr, Stadtentwicklung, Energie
und Landwirtschaft (L/S)**

am 14.04.2016

Ausbau der Rastanlagen an den Bundesautobahnen im Land Bremen

Ergebnis der Machbarkeitsstudie

A. Problem

Mit der stetigen Zunahme des Verkehrsaufkommens und der steigenden Zahl des Güterverkehrsaufkommens auf der Straße kommt es in den letzten Jahren verstärkt zu einer Überlastung der vorhandenen Rastanlagen an Bundesautobahnen im gesamten Bundesgebiet. Auch im Bereich der Freien Hansestadt Bremen wird im Zuge der hochbelasteten West-Ost-Verbindung A 1 sowie der A 27 als Hafenzubringer häufig eine Überbelegung der vorhandenen Rastanlagen festgestellt. Parallel zu dieser Entwicklung nimmt die Bedeutung von Großraum- und Schwertransporten (GST), insbesondere aufgrund der wachsenden Bedeutung der Windenergie, in den letzten Jahren deutlich zu. Zwischen 2009 und 2014 ist die Anzahl der Genehmigungsanträge für Groß- und Schwertransporte um mehr als 70 % angestiegen. Für diese Transporte sind auf den Rastanlagen im Bereich der Freien Hansestadt Bremen bisher keine Parkstände ausgewiesen. Weiterhin fehlen Übergabestellen, um begleitungspflichtige GST durch die Polizei Bremen zu übernehmen. Um dem weiter wachsenden Verkehrsaufkommen im Raum Bremen gerecht zu werden, wird ein bedarfsgerechter Ausbau der Rastanlagen im Raum Bremen im Zuge der A1 und der A 27 erforderlich.

B. Lösung

Mit Berichten der Verwaltung haben der Senator für Wirtschaft, Arbeit und Häfen sowie der Senator für Umwelt, Bau und Verkehr die Deputationen für Wirtschaft, Arbeit und Häfen sowie für Umwelt, Bau, Verkehr, Stadtentwicklung und Energie (L/S) am 13. November 2014 bzw. am 8. Januar 2015 über die beabsichtigte Beauftragung der DEGES zur Planung, Baurechtsschaffung und Bauleitung der Erweiterung der Rastanlagen an der A1 und der A 27 und das Planungsziel informiert. Durch die DEGES wurde in einem ersten Planungsschritt eine Machbarkeitsstudie durchgeführt, die anhand einer Bedarfsplanung eine Analyse vorhandener Rastanlagen auf Ausbaupazitäten hin überprüft und Vorzugsvarianten erarbeitet. In Abstimmung zwischen den beteiligten bremischen Senatsressorts, dem Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur sowie dem Land Niedersachsen wurde der in Tabelle 1

ausgewiesene zusätzliche Bedarf an Lkw-Parkständen und GST- Parkständen im Land Bremen für den Prognosehorizont 2025 ermittelt:

BAB-Nr.	Richtung	LKW-Parkstände [ca. Anzahl]	GST-Parkraum [ca. m]
A 1	Hamburg	30	60-270
	Osnabrück	30	180-450
A 27	Cuxhaven	20	180-270
	Walsrode	20	0

Tabelle 1: Bedarfsprognose 2025

In der Machbarkeitsstudie wurden zunächst die Rastanlagen der Bestandsituation betrachtet und die vorhandenen Unter- und Überschreitungen von Abstandsvorgaben entsprechend der Richtlinie¹ beurteilt. In einem zweiten Schritt wurden die „idealisierten Standorte“ bezüglich der Abstandsvorgaben ermittelt. Im dritten Arbeitsschritt wurden die gesamten Untersuchungsgebiete der A 1 und A 27 in Form von Bewertungsbändern – getrennt für beide Richtungsfahrbahnen - hinsichtlich der Eignung als Rastanlagenstandorte beurteilt. Dabei wurden folgende Kriterien berücksichtigt:

- a) Abstand zu Anschlussstellen
- b) Abstand zu benachbarten Rastanlagen
- c) Trassierung, Bauwerke.
- d) Flächennutzung, Siedlungsmähe, Geruchsbelästigungen
- e) Leitungen
- f) Ver- und Entsorgung,
- g) Umweltbelange,
- h) Baugrund/Grundwasser, Altlasten
- i) Grunderwerb/Flurbereinigung.

Die Bewertung jedes Kriteriums erfolgte in einem 100m-Raster mit drei Bewertungsstufen grün (günstig), gelb (noch möglich) und rot (kritisch).

Im Ergebnis der Machbarkeitsstudie wird unter der Berücksichtigung der vorgenannten Kriterien für den Bereich der A 1 in Fahrtrichtung Osnabrück der Ausbau der vorhandenen Rastanlage Mahndorfer Marsch sowie die Schließung der Rastanlage Ahlken als Vorzugslösung benannt. Für den Bereich der A 1 in Fahrtrichtung Hamburg stellt der Ausbau der vorhandenen Rastanlage mit WC-Gebäude (PWC-Anlage) Krumhörens Kuhlen die favorisierte Lösung dar. Im Bereich der A 27 in Fahrtrichtung Cuxhaven hat sich der Ausbau der vorhandenen PWC-Anlage Fahrwiesen in Kombination mit der Schließung der Rastanlage Achterkämpfe als beste Lösung gezeigt. Für den Bereich der A 27 in Fahrtrichtung Walsrode wird der Ausbau der vorhandenen PWC-Anlage Osterwiesen sowie die Schließung der Rastanlage Mittelkämpfe favorisiert. Im Rahmen des Um- und Ausbaus der Anlagen werden auch gleichzeitig die WC-Gebäude entsprechend den heutigen Anforderungen und Bedürfnissen (Sicherheit, Sauberkeit/Hygiene, Beh.-WC, Kapazität, Wartungs- und Reinigungsaufwand) neu errichtet. Dabei müssen auch Fragen des Lärmschutzes behandelt werden.

¹ Empfehlung für Rastanlagen an Straßen, 2011 (ERS 2011)

Neben der Ausweitung der Kapazitäten wird durch den Um- und Ausbau der Rastanlagen ein großer Beitrag zur Erhöhung der Verkehrssicherheit geleistet. Zurzeit sind Lkw-Fahrer, die die vorgeschriebene Lenk- und Ruhezeiten einhalten müssen, angesichts fehlender Parkstände gezwungen, teilweise auf den Ausfahrstreifen der Rastanlagen zu parken. Dies führt zu einer erheblichen Behinderung anderer Verkehrsteilnehmer und gefährdet die Sicherheit aller Beteiligten. Durch die Schaffung von regionalen Parkständen und Übergabestellen für den Großraum- und Schwertransport ist es möglich, begleitpflichtige Transporte effizienter in die Häfen und weiteren Industriestandorte innerhalb Bremens zur begleiten. Eine Abholung der Großraum- und Schwertransporte von weiter entfernt gelegenen Rastanlagen, wie z.B. Rastanlage Goldbach, könnte entfallen.

C. Finanzielle und personalwirtschaftliche Auswirkungen, Gender Prüfung

Während der Bund für die Finanzierung der Baumaßnahme zuständig ist (Sachausgaben), entfällt die Verantwortung für die Finanzierung der vorbereitenden Planungsleistungen im Rahmen der Auftragsverwaltung für die Bundesfernstraßen auf das Land Bremen (Verwaltungskosten).

Für die weitere Konkretisierung ist es erforderlich, die DEGES mit den auf die Machbarkeitsstudie aufbauenden Planungsleistungen zu beauftragen. Hierfür ergeben sich auf Grundlage erster überschlägiger Kostenermittlungen die in Tabelle 2 bis zur Baurechtsschaffung aufgeführten Mittelbedarfe (in T €).

		Gesamt netto	Gesamt brutto
	Ingenieurleistungen	575	684
	Geschäftskosten DEGES	225	268
	Gesamt	800	952
davon:	A 1	448	533
	A 27	352	419

Tabelle 2: Kosten für Planungsleistungen bis zur Baurechtsschaffung (in Tsd. Euro)

Für die Planung bis zur Baurechtsschaffung werden drei Jahre veranschlagt. Die Finanzierung der weiteren Planung ist zum gegenwärtigen Zeitpunkt nicht gesichert.

Der Ausbau der Rastplätze an den Bundesautobahnen im Land Bremen weist keine spezifische Gender Relevanz auf

D. Negative Mittelstands betroffenheit

Die Prüfung nach dem Mittelstandsförderungsgesetz hat keine qualifizierte (negative) Betroffenheit für kleinste, kleine und mittlere Unternehmen ergeben.

E. Beschluss

Die staatliche Deputation für Wirtschaft, Arbeit und Häfen nimmt den Bericht der Verwaltung zur Kenntnis.

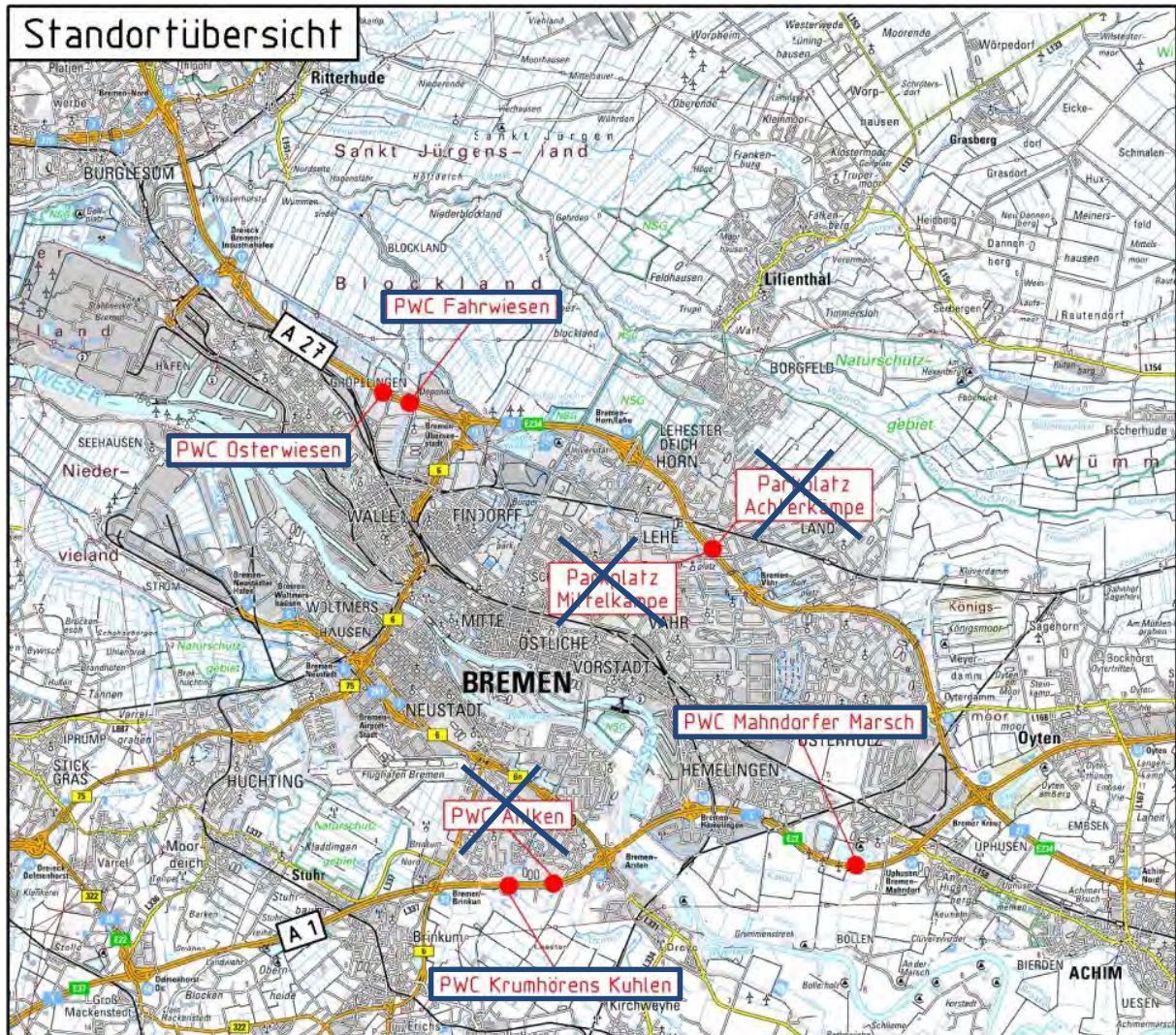
Die Deputation für Umwelt, Bau, Verkehr, Stadtentwicklung, Energie und Landwirtschaft (L/S) nimmt den Bericht der Verwaltung zur Kenntnis.



Anlage: Standortübersicht, Bestand und geplante Maßnahmen

Anlage

zum Bericht der Verwaltung für die Sitzung der Deputation für Wirtschaft, Arbeit und Häfen (L/S) am 11.05.2016

Standortübersicht, Bestand und geplante Maßnahmen



-  Ausbau
-  Rückbau