



Unterlage zur Sitzung im öffentlichen Teil

Gremium	am	TOP
Verkehrsausschuss	11.05.2010	

Anlass:

Mitteilung der
Verwaltung

Beantwortung von
Anfragen
aus früheren Sitzungen

Beantwortung einer
Anfrage
nach § 4 der
Geschäftsordnung

Stellungnahme zu
einem
Antrag nach § 3 der
Geschäftsordnung

Übernachtungs- und Pausenparkplätze für LKW

**hier: Anfrage der Fraktion Die Linke zur Sitzung des Verkehrsausschusses am
11.05.2010, TOP 1.1**

Köln wird von acht verschiedenen Autobahnen gekreuzt oder tangiert. In den nächsten Jahren wird insbesondere der Fernlastverkehr ständig wachsen.

Entsprechend wird auch Bedarf an Ruheplätzen für Lkw-Fahrer steigen. Zum einen sind die gesetzlichen Ruhezeiten einzuhalten. Zum anderen kommt es gerade im Bereich der Stadt Köln als bedeutsamem Logistikstandort zu Wartezeiten zwischen zwei Aufträgen.

Im Gebiet der Stadt Köln gibt es weder an den Autobahnen selbst noch autobahnnah Rast- und Übernachtungsplätze, die auf die Bedürfnisse von Lkw-Fahrern zugeschnitten sind und die mit entsprechenden sanitären Einrichtungen ausgestattet sind. Schätzungen zufolge werden bis 2015 an den Autobahnen bundesweit 30.000 solcher Plätze fehlen. Schon jetzt geht auf den wenigen Plätzen aufgrund dieses Mangels chaotisch zu. Immer mehr drängt sich wegen der Überfüllung der Autobahnrastplätze das Problem in die Stadt hinein.

Im Ergebnis steuern immer mehr Fernfahrer autobahnahe städtische Plätze in Köln unkoordiniert an und verbringen dort ihre Ruhe- und Nachtzeiten. Viele kochen dort. Notwendige Serviceeinrichtungen stehen nicht zur Verfügung. Verschmutzungen sind so vorprogrammiert.

In vielen Bürgergesprächen weisen uns die Kölnerinnen und Kölner auf diese Problematik und diesen Missstand hin und fordern eine zeitnahe Lösung wie sie im März 2010 für den Vingster Markt erzielt wurde.

Eine mögliche Lösung wird zurzeit vom Polizeirevier Mühlhausen und der zuständigen Autobahnmeisterei praktiziert. Dort werden unbürokratisch stillgelegte Bau- und Lagerflächen in Autobahnnähe als Nachtparkplätze ausgewiesen. Als erste vorübergehende Maßnahme könnte so auch in Köln vorgegangen werden, damit sich die Situation am sogenannten „Logistikstandort Nr.1 in Europa“ entspannt.

Zur weiteren Bearbeitung des Themas stellt die Fraktion DIE LINKE. folgende Fragen an die Verwaltung:

Frage 1:

Ist der Verwaltung die oben beschriebene Situation bekannt?

Antwort der Verwaltung:

Das Thema Lkw-Übernachtungs- und Pausenparkplätze ist der Verwaltung bekannt, jedoch ein Thema des Fernverkehrs. Innerhalb der Städte richten die Speditionsunternehmen und andere Unternehmen mit hohem Lkw-Quell- und Zielaufkommen entsprechende Abstell- und Lademöglichkeiten auf ihrem privaten Gelände ein. Das Thema dieser Parkplätze ist auch nicht Gegenstand des Lkw-Führungskonzeptes der Stadt Köln. Das Lkw-Führungskonzept befasst sich ausschließlich mit der Ausweisung von Haupttrouten innerhalb von Köln, die überwiegend vom Lkw-Verkehr genutzt werden können.

Frage 2:

Welche Maßnahmen hat die Stadt bislang gegen diesen Zustand und die Tendenz zur Verschärfung der Problematik in Angriff genommen?

Antwort der Verwaltung:

Der starke zunehmende Lkw-Verkehr hat auf dem Fernverkehrsnetz (Bundesautobahn) dazu geführt, dass die vorhandenen Parkeinrichtungen nicht ausreichend groß dimensioniert sind. Der Bund unternimmt erhebliche Anstrengungen, um dieses Angebot zu erhöhen. Im Bereich des Kölner Autobahnringes ist daran gedacht, eine derartige zusätzliche Anlage auf der A 3 zwischen den Anschlussstellen Mülheim und Leverkusen anzulegen.

Die Aussagen, dass derartige Anlagen im Großraum Köln nicht verfügbar sind, treffen nicht zu. Zum Beispiel besteht eine große derartige Anlage im Güterverteilzentrum Eifeltor. Auch direkt an der Autobahn gibt es an Tank- und Raststätten entsprechende Plätze. Das Angebot in Frechen ist vor kurzem deutlich ausgeweitet worden. Darüber hinaus gibt es ein entsprechendes Angebot am Rastplatz Schloss Röttgen.

Grundsätzlich sind derartige Anlagen sehr platzintensiv. Daher erscheint es nicht sinnvoll, solche Plätze in dicht besiedelten Gebieten wie Köln anzulegen. Wesentlich sinnvoller ist es, derartige Anlagen an Streckenabschnitten der Bundesautobahn vorzusehen, die außerhalb von Ballungsräumen liegen.

Frage 3:

Existieren bereits Überlegungen und Ansätze für ein gesamtstädtisches Konzept?

Frage 4:

Gibt es Gespräche zu dem Thema mit anderen Gemeinden in der Region, um ein gemeinsames regionales Konzept zu erarbeiten?

Antwort der Verwaltung zu Frage 3 und 4:

Falls eine kurz- bis mittelfristige Lösung des geschilderten Problems nicht in Zusammenarbeit mit dem Landesbetrieb Straßen NRW gefunden werden kann, ist es denkbar, das Thema im Rahmen der Aufstellung des Stadtentwicklungskonzepts Verkehr (vormals Gesamtverkehrskonzept) aufzugreifen und gegebenenfalls auch in einen regionalen Kontext zu stellen.

Mit den oben genannten Ausführungen wird deutlich, dass Köln dieses in der gesamten Bundesrepublik Deutschland bestehende Problem nicht alleine lösen kann. Hier ist in der Tat die Bundesrepublik Deutschland gefragt.

Frage 5:

Können solche Einrichtungen eventuell aus den Lkw-Mautgebühren gefördert werden?

Antwort der Verwaltung:

Die Verwaltung geht nach derzeitigem Kenntnisstand nicht davon aus, dass derartige Lkw-Parkeinrichtungen der Kommunen über die Mautgebühren finanziert werden können.

gez. Streitberger