

Am 02.02.2008 hat die Bürgeraktion gegen die Tank- und Rastanlage Staffelbach auf ihrer Homepage endlich diverse Antwortschreiben von angeschriebenen Ministerien, Behörden, Politikern und Verbänden veröffentlicht. Nachfolgenden Auszug halte ich von allen eingegangenen Antworten für das wichtigste und sagt viel aus, warum bisher alle Bemühungen der Bürgeraktion erfolglos waren.

Update: Auf Seite 2 und 3 finden Sie ein neues Antwortschreiben vom 14.03.2008 auf ein Schreiben der Bürgeraktion vom 08.02.2008, dass die Bürgeraktion gegen die Tank- und Rastanlage Staffelbach am 19.03.2008 auf ihrer Homepage veröffentlicht hat.

Antwort der Obersten Baubehörde im Bayerischem Staatsministerium des Innern vom 09.08.2007 auf ein Schreiben der Bürgeraktion gegen die Tank- und Rastanlage Staffelbach vom 05.07.2007

--- Auszug Anfang ---

Entsprechend dem Bedarfskonzept des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (BMVBS) sind an Bundesautobahnen im Abstand von rd. 50 bis 60 km bewirtschaftete Rastanlagen vorzusehen. Im Zuge der A70 ist bisher auf eine Länge von rd. 120 km vom Autobahndreieck Schweinfurt/Werneck (A7) bis zum Autobahndreieck Bayreuth/Kulmbach (A9) keine bewirtschaftete Rastanlage vorhanden. Das BMVBS hat daher der bayerischen Straßenbauverwaltung den Planungsauftrag für eine entsprechende Anlage erteilt.

Im Hinblick auf die zunehmende Verkehrsbedeutung der A70 ist die Notwendigkeit einer bewirtschafteten Rastanlage unbestritten. Hier können notwendige Erholungs- und Ruhepausen eingelegt werden. Insbesondere der Schwerverkehr benötigt zur Einhaltung der ihm vorgeschriebenen Ruhezeiten ausreichend Stellplätze. Rastanlagen dienen damit neben der Versorgung der Verkehrsteilnehmer nicht zuletzt in erheblichem Maße auch der Verkehrssicherheit.

Die im Zuge der A70 vorhandenen Autohöfe können eine bewirtschaftete Rastanlage nicht ersetzen. Für viele Verkehrsteilnehmer, insbesondere Pkw-Reisende, ist die unmittelbare Zufahrt zu den bewirtschafteten Rastanlagen Anlass für eine kurze Rast, bei der sich die Reisenden häufig nur die Beine vertreten, die Toiletten aufsuchen und ggf. kleineren Reiseproviant kaufen. Das abfahren über eine Anschlussstelle zu einem Autohof ist für diese Kurzpausen vielfach nicht gewünscht und wird, wenn keine bewirtschaftete Rastanlage vorhanden ist, unterlassen. Gerade diese kurzen Pausen tragen aber erheblich zur Verkehrssicherheit auf den Autobahnen bei.

Aus Gründen der Verkehrssicherheit, gerade auch im Hinblick auf die noch zunehmenden Verkehrszuwächse, kann daher auf eine bewirtschaftete Rastanlage im Zuge der A70 nicht verzichtet werden. Zur Abdeckung insbesondere des Lkw-Stellplatzbedarfes sind die Autohöfe eine wichtige und notwendige Ergänzung.

In Abstimmung mit dem BMVBS ist an der A70 eine einseitige Anlage mit Überfahrt von der Gegenrichtung vorgesehen. Die Planungen befinden sich mit der Konzeptentwicklung derzeit noch im Anfangsstadium. Im Zuge der weiteren Planung wird die Autobahndirektion Nordbayern Ihre vorgebrachten Argumente ernsthaft prüfen und soweit möglich einfließen lassen. Ziel ist, dass durch geeignete Maßnahmen, wie z. B. Einbindung der Anlage in die Landschaft, die von Ihnen befürchteten gravierenden Beeinträchtigungen nicht eintreten. Darüber hinaus haben Sie im Rahmen des in jedem Fall erforderlichen Planfeststellungsverfahrens die Möglichkeit Ihre ggf. verbleibenden Bedenken und Anregungen zu bringen.

--- Auszug Ende ---

Antwort der Obersten Baubehörde im Bayerischem Staatsministerium des Innern vom 14.03.2008 auf ein Schreiben der Bürgeraktion gegen die Tank- und Rastanlage Staffelbach vom 08.02.2008

--- Auszug Anfang ---

Bedarfskonzept

Aus unserem Schreiben vom 9. Februar 2008 ist nicht zu entnehmen, dass das Bedarfskonzept eine Richtlinie oder ein Gesetz wäre. Unabhängig davon ergibt sich aus dem Bedarfskonzept aber die Absicht des Bundes im Zuge des Autobahnnetzes ein entsprechendes Netz an bewirtschafteten Rastanlagen zur Versorgung der Verkehrsteilnehmer aufzubauen und vorzuhalten. Dies bedeutet auch, dass bei Lücken im Versorgungsnetz diese zu schließen sind. Im Zuge der A70 ist eine solche Lücke vorhanden. Der Bund hat daher in seinem Bedarfskonzept mindestens seit Anfang der 90er Jahre den Bau einer bewirtschafteten Rastanlage im Zuge der A70 im Raum Eltmann vorgesehen.

Notwendigkeit

Die nicht unmittelbar an die Autobahn angeschlossenen Autohöfe bleiben bei der Bedarfsplanung bewusst unberücksichtigt. Eine Kooperation im Sinne dass Autohöfe eine bewirtschaftete Rastanlage ersetzen ist nicht vorgesehen, da u. a. deren dauerhafter Bestand vom Straßenbaulastträger nicht gewährleistet werden kann und deren Akzeptanz durch die Verkehrsteilnehmer, insbesondere von Pkw-Reisenden, aufgrund ihrer Lage deutlich geringer ist.

Aufgrund des Bedarfes für eine bewirtschaftete Rastanlage an der A70 hat das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (BMVBS) der Bayerischen Straßenbauverwaltung einen entsprechenden Planungsauftrag erteilt.

Belastung

Die Verkehrsbelastung beträgt gemäß der letzten amtlichen Straßenverkehrszählung im Bereich der geplanten Rastanlage rd. 29.000 Kfz/24h bei einem Lkw-Anteil von rd. 13 % am Tag und rd. 32 % in der Nacht. Für das Jahr 2020 werden rd. 35.000 Kfz/24h mit einem Lkw-Anteil von rd. 20 % am Tag und rd. 45 % in der Nacht prognostiziert. Entsprechend ist die Größe der Anlage auszulegen.

Wirtschaftlichkeit

Der Bedarf an Lkw-Stehplätzen ist deutlich größer als derzeit Stellplätze auf bewirtschafteten Rastanlagen und Autohöfen zusammen vorhanden sind. Es ist unstrittig, dass dieses Problem nicht ausschließlich durch den Aus- und Neubau von Rastanlagen an der Autobahn gelöst werden kann. Eine Verbesserung der unbefriedigenden Situation ist nur gemeinsam mit den Autohöfen möglich. Hierzu finden daher seit längerem Gespräche mit der „Vereinigung Deutscher Autohöfe e. V. (VEDA) statt.

Die Autohöfe werden von uns keineswegs als Konkurrenten gesehen, sondern als notwendiger Partner zur Bewältigung der auch auf der A70 vorhandenen Lkw-Stellplatzproblematik. Ein Ersatz von bewirtschafteten Rastanlagen durch Autohöfe ist aus den oben bereits genannten Gründen allerdings nicht möglich.

Unfalldaten

Die Unfallraten liegen zwischen den Anschlussstellen Eltmann und Viereth/Trunstadt in Fahrtrichtung Bamberg mit 0,15 Unfällen/Mio. Kfz-km knapp unter und in Fahrtrichtung Schweinfurt mit 0,23 Unfällen/Mio. Kfz-km knapp über dem bayerischen Durchschnitt von 0,17 Unfällen/Mio. Kfz-km. Als unfallauffällig gelten Abschnitte mit einem Wert von > 0,28 Unfällen/Mio. Kfz-km. Beide Fahrtrichtungen liegen unter diesem Wert.

Zu Ihrer Information noch die Unfallraten zwischen den Anschlussstellen Knetzgau und Eltmann. In Fahrtrichtung Bamberg liegt diese bei 0,15 Unfällen/Mio. Kfz-km und in Fahrtrichtung Schweinfurt bei 0,17 Unfällen/Mio. Kfz-km.

Überfahrt

Die Überfahrt wird regelkonform mit entsprechenden Verzögerungs- und Beschleunigungsstreifen ausgeführt. Auch die angesetzten Radien entsprechen den Richtlinien.

Erschließung

Die Ver- und Entsorgung des künftigen Nebenbetriebes ist selbstverständlich mit den hierfür zuständigen Versorgungsträgern abzustimmen. Dabei sind auch die für die neuen Anschlüsse anfallenden Kosten entsprechend den gültigen Satzungen festzulegen. Diese Kosten hat der künftige Konzessionär des Nebenbetriebes zu tragen.

Bürgerbeteiligung

Die Autobahndirektion Nordbayern hat bereits sehr frühzeitig die Öffentlichkeit über die geplante Maßnahme informiert und wird dies auch weiterhin tun. Als „vollendete Tatsache“ wurde das Vorhaben von dort in keinem Zusammenhang dargestellt.

Der Standort bei Staffelbach ergibt sich aufgrund einer Standortuntersuchung als favorisierter Standort. Für diesen sind aufgrund eines Planungsauftrages des BMVBS die Planungen angelaufen. Das grundsätzliche Konzept ist mit dem BMVBS seit kurzem abgestimmt. Derzeit wird der Vorentwurf bearbeitet. Nach dessen Genehmigung durch das BMVBS wird für die Maßnahme ein Planfeststellungsverfahren durchgeführt. Dabei haben alle Betroffenen Gelegenheit ihre Forderungen und Anregungen der Planfeststellungsbehörde mitzuteilen, die diese dann in ihre Abwägung mit einbeziehen wird. Erst nach Vorliegen eines bestandskräftigen Planfeststellungsbeschlusses ist der Standort baurechtlich gesichert.

Es ist richtig, dass zunächst vorgesehen war, den vorhandenen südlichen Rastplatz bei Limbach (ca. 10 km westlich des jetzigen Standortes) zu einer bewirtschafteten Rastanlage auszubauen. Es hat sich jedoch bereits frühzeitig gezeigt, dass hier wegen der notwendigen Eingriffe in ökologisch hochwertigen Flächen (FFH-Gebiete Nr. 6029-327 und 6029-371.01 einschließlich Vogelschutzgebiet Nr. 6029-471) eine bewirtschaftete Rastanlage nicht umzusetzen ist, Im erforderlichen Planfeststellungsverfahren wird diese Wertung selbstverständlich abschließend zu rechtfertigen sein.

--- Auszug Ende ---