

Straßenbauverwaltung Baden-Württemberg	Regierungspräsidium Stuttgart
Straße: A 6 Heilbronn-Nürnberg	BAB-km 642+000 bis 706+400
A 6 Sechsstreifiger Ausbau zwischen dem AK Weinsberg und der Landesgrenze BW/BY	
PROJIS-Nr.: 08 01 9920 40	

# FESTSTELLUNGSENTWURF

- Teil C -  
Unterlage 21.2  
Stellplatzkonzept für die A 6 zwischen dem  
AK Weinsberg und dem AK Feuchtwangen (BY)

## **Inhaltsverzeichnis**

<b>1</b>	<b>Anlass .....</b>	<b>3</b>
<b>2</b>	<b>Bedarfsprognose .....</b>	<b>3</b>
<b>3</b>	<b>Konzept zur Deckung des Lkw-Stellplatzbedarfs im Jahr 2025.....</b>	<b>4</b>

## 1 Anlass

Im Jahr 2008 wurde im Auftrag des BMVBS an allen Rastanlagen und Autohöfen entlang der Bundesautobahnen eine Erhebung der bestehenden Lkw-Stellplätze und der tatsächlich abgestellten Fahrzeuge durchgeführt. Dabei zeigte sich ein deutliches Stellplatzdefizit: Die Anzahl der abgestellten Fahrzeuge war sehr viel größer als die Anzahl der bestehenden Stellplätze, was zum Teil zu erheblichen Überbelegungen der Parkplätze und zu einer Fehlbelegung von Stellplätzen führte.

Im bundesweiten Mittel ergab sich ein Stellplatzdefizit von rd. 23 %. Dies entspricht einem durchschnittlichen Belegungsgrad von 1,3<sup>1</sup>. Dieses Defizit würde sich zukünftig mit dem wachsenden Güterverkehrsaufkommen weiter vergrößern, wenn keine zusätzlichen Stellplätze geschaffen werden. Eine ausreichende Anzahl an Stellplätzen ist zur Einhaltung der gesetzlich vorgeschriebenen Lenk- und Ruhezeiten für Lkw-Fahrer darüber hinaus zwingend erforderlich und daher auch aus Gründen der Verkehrssicherheit notwendig.

Als Grundlage für die Planung von Aus- und Neubaumaßnahmen wurde vom Bund ausgehend von der Bedarfserhebung 2008 und der Verkehrszahlen aus der Straßenverkehrszählung 2005 ein Prognoseverfahren entwickelt, mit dem der zukünftige Bedarf an Lkw-Stellplätzen bis 2025 abgeschätzt werden kann. Der Ansatz ist in die Empfehlungen für Rastanlagen an Straßen (ERS 2011<sup>2</sup>) aufgenommen worden. Er betrachtet bei der Bedarfsprognose nicht einzelne Standorte von Rastanlagen sondern längere Streckenabschnitte, bspw. Netzabschnitte zwischen zwei Autobahnkreuzen.

Die A 6 zwischen dem AK Weinsberg und dem AK Feuchtwangen ist ein Netzabschnitt im Sinne der ERS 2011 mit einer Gesamtlänge von 72,8 km. Für diesen Abschnitt wurde eine Bedarfsprognose durchgeführt und ein Stellplatzkonzept entwickelt, das der Planung des sechsstreifigen Ausbaus zu Grunde gelegt wird.

## 2 Bedarfsprognose

Grundlage für die Bedarfsprognose 2025 ist die Bedarfsermittlung 2008.

Zwischen dem AK Weinsberg und dem AK Feuchtwangen wurden 2008 im Rahmen der Erhebung **425** Lkw-Stellplätze im Bestand gezählt, verteilt auf 19 unbewirtschaftete Rastanla-

---

<sup>1</sup> Lkw-Parken in einem modernen, bedarfsgerechten Rastanlagensystem; BMVBS 2011

<sup>2</sup> Empfehlungen für Rastanlagen an Straßen (ERS 2011); FGSV 2011

gen bzw. Kleinparkplätze, 2 bewirtschaftete Rastanlagen (T&R Hohenlohe doppelt angerechnet, da beidseitig) und 2 Autohöfe. Die Anzahl der abgestellten Fahrzeuge betrug **861**. Dies entspricht einem Defizit von 100 % bzw. einem durchschnittlichen Belegungsgrad der Parkplätze von 2,0 und liegt 0,7 über dem bundesweiten Durchschnitt.

Zwischen dem AK Weinsberg und dem AK Feuchtwangen ergibt sich nach dem Prognoseverfahren der ERS 2011 mit einem  $DTV_{SV,2005}$  von 13.400 SVFz/24h, einem  $DTV_{SV,2025}$  von 20.900 SVFz/24h und der ermittelten Anzahl abgestellter Fahrzeuge für den Prognosehorizont 2025 ein geschätzter Bedarf von rd. **990** Stellplätzen.

### **3 Konzept zur Deckung des Lkw-Stellplatzbedarfs im Jahr 2025**

Um das vorhandene Defizit an Lkw-Stellplätzen mittelfristig abzumindern und den ermittelten Bedarf langfristig zu decken, wurde im Rahmen der Ausbauplanung der A 6 zwischen Weinsberg und Feuchtwangen ein Stellplatzkonzept erarbeitet. Folgende Grundsätze wurden dabei verfolgt:

- Es sind ausreichend Stellplätze für den Bedarf 2025 bzw. 2030 zu schaffen.
- Die Erweiterung im Bestand hat Vorrang vor dem Neubau.
- Die Errichtung gegenüberliegender Anlagen (Doppelanlagen) hat aus wirtschaftlichen und betrieblichen Gründen Vorrang vor Einzelanlagen.
- Die Erweiterung bzw. der Neubau der Anlagen erfolgt auf 50 Lkw-Stellplätze. Das ist die maximal mögliche Stellplatzzahl für unbewirtschaftete Rastanlagen gemäß den ERS 2011. Dadurch werden die Gesamtzahl notwendiger Anlagen, der erforderliche zusätzliche Flächenverbrauch sowie Emissionen minimiert. Vorhandene Kleinparkplätze können aufgegeben werden (Bündelung der Anlagen).
- Gleichmäßige Verteilung der Stellplätze auf die beiden Fahrtrichtungen. Die Autohöfe sind aus beiden Fahrtrichtungen anfahrbar und werden zu je gleichen Teilen beiden Fahrtrichtungen angerechnet.
- Verteilung der Anlagen in gleichmäßigen Abständen entlang der gesamten Strecke. Wegen des größeren Stellplatzangebots ergibt sich zur T&R Anlage Hohenlohe ein größerer Abstand.

Das Stellplatzkonzept für die A 6 zwischen Weinsberg und Feuchtwangen sieht nach dem sechsstreifigen Ausbau insgesamt **998** Stellplätze für Lkw vor. Der Ausbau von Stellplätzen soll stufenweise mit mittelfristigen Maßnahmen (vor dem sechsstreifigen Ausbau) und längerfristigen Maßnahmen (im Zuge des sechsstreifigen Ausbaus) erfolgen.

Tabelle 1 fasst die Maßnahmen nach Fahrtrichtung getrennt zusammen. In Anlage 1 sind die Maßnahmen in einer Übersichtskarte dargestellt.

Art der Anlage	Name	Bestand 2008	Strecken- ausbau	Bemerkung
<b>FR Nürnberg</b>				
P	Rosenberg	5	0	entfällt i. Z. des Streckenausbaus
P	Gagernberg Süd	5	50	i. Z. des Streckenausbaus
PWC	Sommerhalden	13	50	erste Erweiterung auf 39 bereits erfolgt Rest i. Z. des Streckenausbaus
P	Weinsbach	5	0	entfällt mit Streckenausbau
T&R	Hohenlohe Süd	36	101	2014 fertig gestellt
PWC	Kochertalbrücke	12	50	Erste Erweiterung auf 36 erfolgt Rest i. Z. des Streckenausbaus
PWC	Reußenberg	8	50	bereits 2012 ausgebaut
P	Bronnholzheim	8	50	i. Z. des Streckenausbaus
P	Schleehart (BY)	6	0	entfällt i. Z. des Streckenausbaus
PWC	Rothensteig (BY)	12	42	im Bau
<b>FR Heilbronn</b>				
P	Wimmental	5	0	entfällt
PWC	Gagernberg Nord	-	50	Neubau i. Z. des Streckenausbaus
P	Galgenberg	5	0	entfällt i. Z. des Streckenausbaus
PWC	Öhringen	5	50	i. Z. des Streckenausbaus
P	Weinsbach	5	0	entfällt i. Z. des Streckenausbaus
TK	Hohenlohe Nord	33	92	im Bau
PWC	Kochertalbrücke	11	50	erste Erweiterung auf 25 erfolgt; Rest i. Z. des Streckenausbaus
PWC	Reußenberg	9	50	bereits 2012 ausgebaut
P	Bronnholzheim	8	50	i. Z. des Streckenausbaus
P	Ochsenberg (BY)	7	0	entfällt i. Z. des Streckenausbaus
PWC	Rothensteig (BY)	13	42	im Bau
<b>Autohöfe</b>				
AH	Shell Kirchberg	113	120	k. A.
AH	Crailsheim Sattel- dorf	101	101	keine Maßnahmen vorgesehen
<b>Summe</b>		<b>425</b>	<b>998</b>	

Tabelle 1: Anzahl der Stellplätze im Bestand 2008 und nach dem sechsstreifigen Ausbau der A 6

Im Rahmen des Stellplatzkonzepts werden:

- 6 Kleinparkplätze entfallen,
- 13 unbewirtschaftete Rastanlagen sowie die T&R Anlage ausgebaut und

- 1 unbewirtschaftete Rastanlage an einem neuen Standort gegenüber einer bestehenden Anlage neu gebaut (Doppelanlage).

Im Endzustand werden in der Fahrtrichtung Nürnberg 393 und in der Fahrtrichtung Heilbronn 384 Stellplätze zur Verfügung stehen. Das Ziel eines ausgeglichenen Angebots wird damit erreicht. Zusätzlich stehen mit den Autohöfen Crailsheim und Kirchberg weitere 221 Stellplätze zur Verfügung. Mit der Summe von 998 Stellplätzen ist der geschätzte Bedarf für das Prognosejahr 2025 (990 Stellplätze) ausreichend gedeckt.

Aus dem Verkehrsgutachten für die Ausbauplanung der A 6 und der darauf basierenden Fortschreibung der Verkehrszahlen auf den Prognosehorizont 2030 ergibt sich für den Streckenabschnitt Weinsberg-Feuchtwangen ein durchschnittlicher  $DTV_{SV,2030}$  von 21.100 SVFz/24 h. Dieser Wert liegt nur unwesentlich über dem Eingangswert für die Prognose 2025. Es kann davon ausgegangen werden, dass mit dem Ausbau der A 6 und der Realisierung des vorliegenden Stellplatzkonzepts auch der Bedarf an Lkw Stellplätzen für das Jahr 2030 gedeckt ist.