

Allgemeines Rundschreiben Straßenbau Nr. 17/2021

Sachgebiet 09: Nebenbetriebe;
09.2: Planung und Bau

Oberste Straßenbehörden der Länder

Autobahn GmbH des Bundes

nachrichtlich per E-Mail:

Fernstraßen-Bundesamt

Bundesanstalt für Straßenwesen

Bundesrechnungshof

DEGES: Deutsche Einheit

Fernstraßenplanungs- und -bau GmbH

Betr.: Empfehlungen für Rastanlagen an Straßen

Bezug: ARS Straßenbau 2/2011 „Empfehlungen für Rastanlagen an Straßen“
vom 2. März 2011

Rundschreiben vom 24. Mai 2017, Az.: StB12/7431.7/1/2310931

Rundschreiben vom 13. Juli 2017, Az.: StB12/7431.7/1/2310931

ARS Straßenbau 7/2019 „Empfehlungen für Rastanlagen an Straßen“
vom 20. Mai 2019

I.

Die mit Allgemeinem Rundschreiben Nr. 2/2011 eingeführten „Empfehlungen für Rastanlagen an Straßen“ (ERS) werden derzeit im Arbeitskreis 2.1.1 „Rastanlagen“ der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV) überarbeitet.

Folgende Regelungen bitte ich im Vorgriff auf die Fortschreibung bei der Planung von Rastanlagen zu beachten:

1. Parkstände für Großraum- und Schwertransporte

Der Längsparkstreifen für Großraum- und Schwertransporte (GST) ist gemäß den ERS 2011 Kapitel 6 „Entwurf der Verkehrsflächen“ unter Punkt 6.2.4.7 „Parkstände für Großraum- und Schwertransporte“ derzeit mit einer Breite von 4,50 m zu planen. Aufgrund des heute vorhandenen Fahrzeugkollektivs der Transportfahrzeuge bitte ich bei Neuanlagen den GST nunmehr in 5,00 m Breite vorzusehen. Ich bitte bei laufenden Maßnahmen unter Berücksichtigung der vorhandenen Zwangspunkte (Wall etc.) die Möglichkeiten einer Verbreiterung auf 5,00 m zu prüfen. Dies gilt nicht für Maßnahmen, für die ein Planfeststellungsverfahren bereits eingeleitet wurde oder einen sehr hohen Abstimmungsgrad mit Betroffenen erreicht haben.

2. Befestigung der Verkehrsflächen

Die in Kapitel 9 „Bauliche Gestaltung und Ausstattung“ unter Punkt 9.3.1 „Befestigung der Verkehrsflächen“ der ERS 2011 vorgegebene Anwendung der „Richtlinien für die Standardisierung des Oberbaus von Verkehrsflächen“ für die Befestigung der Verkehrsflächen wird konkretisiert: Rastanlagen an Bundesfernstraßen sind mindestens in Belastungsklasse 10 (Bk10) auszuführen.

3. Parkraummanagement/ Einsatz telematischer Parkverfahren

Mit dem Einsatz telematischer Parkverfahren kann auf geeigneten Standorten eine Steigerung der Lkw-Parkkapazität um bis zu 50 % erzielt werden.

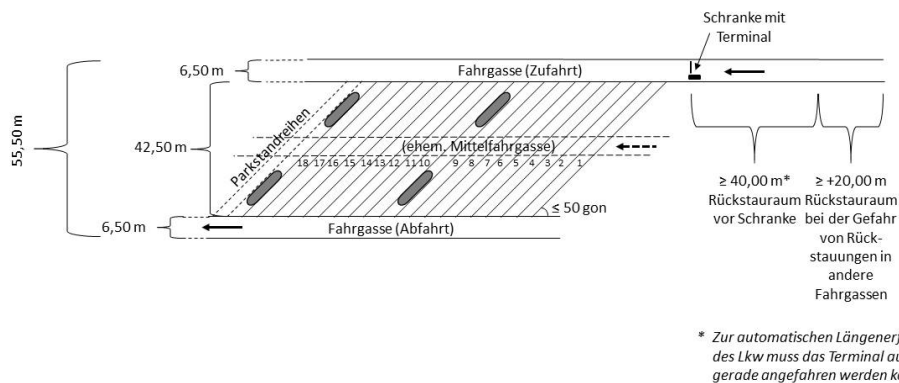
Telematische Parkverfahren eignen sich besonders bei bestehenden Rastanlagen an Streckenabschnitten, an denen neue, dringend benötigte Lkw-Parkflächen durch Flächenerweiterung nicht umsetzbar sind. Auch bei Neubau von Rastanlagen können telematische Lösungen für die Entwicklung flächensparender Rastanlagenkonzepte sinnvoll sein. Die Entscheidung über den Einsatz telematischer Systeme sollte frühzeitig im Rahmen der Vorplanung (Standortkonzept) erfolgen.

Beim Einsatz telematischer Parkverfahren sind folgende technische Randbedingungen zu beachten:

- Die Mindesttiefe der Parkfläche beträgt 42,50 m. Bei einer geringeren verfügbaren Flächentiefe kann der übliche Aufstellwinkel von 50 gon auch unter Beachtung der geometrischen Randbedingungen kleiner gewählt werden.
- Nach jeweils maximal 9 Parkständen sollte eine Zwischeninsel für Beleuchtung und Abfallsysteme vorgesehen werden

Beim Einsatz eines telematischen Systems, welches eine Schranke bzw. ein Terminal erfordert, sind zusätzlich Rückstaulängen zu beachten:

- Der erforderliche Rückstauraum beträgt mindestens 40 m vor einer Schranke (entspricht 2 Lkw). Dieser ist auf 60 m (entspricht 3 Lkw) zu vergrößern, bei der Gefahr von Rückstauungen in andere Fahrgassen.
- Zur automatischen Längenerfassung der Lkw muss vor dem Terminal eine 25 m lange Gerade vorhanden sein.
- Die Führung von Pkw-Verkehren durch eine Schranke ist zu vermeiden.



Daneben muss der Nachweis der Wirtschaftlichkeit des Einsatzes eines telematischen Parkverfahrens im Vergleich zum konventionellen Ausbau geführt werden. Hierzu kann das durch die Bundesanstalt für Straßenwesen (BASt) entwickelte IT-gestützte Rechenverfahren zur „Wirtschaftlichkeitsbewertung besonderer Parkverfahren zur Lkw-Parkkapazitätserhöhung an BAB“ genutzt werden. Das Rechenverfahren ist unter

https://www.bast.de/BASt_2017/DE/Publikationen/Berichte/unterreihe-v/2018-2017/Daten/V294-Tool.html

auf der Homepage der BASt abrufbar. Dabei sind relevante Kostenfaktoren wie z. B. eine erforderliche grundhafte Erneuerung der gesamten Fläche im Zuge der Umrüstungsmaßnahme zu berücksichtigen.

Da der Einsatz von telematischen Parkverfahren oftmals örtlich angepasste Individualösungen bedingen, bitte ich, mir weiterhin, gemäß Rundschreiben vom 13. Juli 2017 (Az.: StB 12/7433.2/2859269), alle Entwürfe mit telematischen Parkverfahren zur Abstimmung vorzulegen.

4. Lärmschutz

Die Prüfung, ob Lärmschutz an Rastanlagen an Bundesfernstraßen notwendig bzw. möglich ist, erfolgt in der hierfolgend dargestellten Reihenfolge.

4.1 Lärmvorsorge

4.1.1 Lärmschutz beim Neu-, Um-, und Ausbau von Rastanlagen an bestehenden Bundesfernstraßen

Der Neubau bzw. die Erweiterung von Rastanlagen entlang von Straßen stellt regelmäßig einen erheblichen baulichen Eingriff dar. Hierbei ist zu prüfen, ob der erhebliche bauliche Eingriff nach § 1 Absatz 2 Satz 1 Nr. 2 oder nach § 1 Absatz 2 Satz 2 16. BImSchV eine wesentliche Änderung darstellt. Danach ist eine wesentliche Änderung festzustellen, wenn durch den erheblichen baulichen Eingriff der Beurteilungspegel des von dem zu ändernden Verkehrsweg ausgehenden Verkehrslärms

- um mindestens 3 dB(A) oder,
- auf mindestens 70 dB(A) am Tage oder mindestens 60 dB(A) in der Nacht erhöht wird,
- oder von mindestens 70 dB(A) tags oder mindestens 60 dB(A) nachts erhöht wird; dies gilt nicht in Gewerbegebieten.

Sollte keine wesentliche Änderung vorliegen, besteht die Möglichkeit Lärmschutz nach den Kriterien der Lärmsanierung für Anwohner oder Lkw-Fahrer vorzusehen.

4.2 Lärmsanierung

4.2.1 Lärmschutz für Anwohner an Rastanlagen an bestehenden Bundesautobahnen

Beim Neu-, Um-, und Ausbau von Rastanlagen sind bei einem fehlenden Anspruch auf Lärmvorsorge als Auslösewerte für eine freiwillige Lärmsanierung die Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV zu Grunde zu legen. Für die Ermittlung der Beurteilungspegel, der Überschreitung der Auslösewerte und für die Bemessung der Lärmschutzmaßnahmen sind die prognostizierten Emissionen der Bundesautobahn im Bereich der Rastanlage (Anfang Verzögerungstreifen bis Ende Beschleunigungstreifen), einschließlich der Rastanlage maßgebend. Diese Regelung gilt nicht für Gewerbegebiete.

Analog der Lärmvorsorge und der Lärmsanierung an bestehenden Bundesfernstraßen ist auch hier aktiven Lärmschutzmaßnahmen Vorrang vor passiven Lärmschutzmaßnahmen einzuräumen, soweit diese technisch umsetzbar und verhältnismäßig sind.

4.2.2 Lärmschutz für Lkw-Fahrer an Rastanlagen an bestehenden Bundesfernstraßen

Unabhängig von den Betrachtungen zum Lärmschutz für die Anwohner können zum Schutz der Lkw-Fahrer vor Verkehrslärm während der Ruhezeiten an bestehenden Bundesfernstraßen neben der Fahrbahn an Rastanlagen aktive Lärmschutzmaßnahmen im Rahmen der Lärmsanierung ergriffen werden. Der Beurteilungspegel nachts von 65 dB(A) soll unter Berücksichtigung wirtschaftlich vertretbarer Lösungen eingehalten werden. Der maßgebende Immissionsort ist mit 3 m über der Parkplatzoberfläche festzulegen. Für die Ermittlung der Beurteilungspegel, der Überschreitung der Auslösewerte und für die Bemessung der Lärmschutzmaßnahmen sind die Emissionen der Bundesautobahn (ohne Rastanlage) maßgebend. Die Höhe von Lärmschirmen an Rastanlagen sollte aus wirtschaftlichen Gründen i. d. R. eine Höhe von 6 Metern nicht überschreiten.

II.

Ich bitte die Obersten Straßenbaubehörden der Länder, das ARS einzuführen und mir eine Kopie Ihrer Einführungserlasse zu übersenden.

Die Einführungserlasse bitte ich an das Referat StB 27 (ref-stb27@bmvi.bund.de) zu senden.

Hiermit führe ich das ARS für die Autobahn GmbH des Bundes ein. Gegenüber der Gesellschaft wird dieses ARS mit Bekanntgabe inhaltlich wirksam.

Ich bitte, mir bis zum 1. Oktober 2022 über die Erfahrungen mit den fortgeschriebenen Regelungen zu berichten.

Im Auftrag

Dr. Stefan Krause