

2. Vorgangsweise

2.1 Der Ansatz

Die Ruhezeiten von KFZ-Lenkern sind ein wesentliches Erfordernis für den sicheren Betrieb der KFZ. Dies kommt beim Straßengüterfernverkehr besonders zum Tragen, da die Fahrtweiten groß sind und der Zeitdruck für die Lenker hoch ist.

Die Europäische Verordnung 561/2006 (EG) legt in den Artikeln 6-9 die Vorschriften für Lenkzeiten, Fahrtunterbrechungen und Ruhezeiten für Kraftfahrer fest. In Artikel 12 sind Ausnahmen für Einzelfälle vorgesehen, die dann in Geltung treten, wenn keine geeigneten Halteplätze verfügbar sind¹. Auch wenn diese Regelung streng ausgelegt wird – es müssen mehrere Kriterien gleichzeitig zutreffen, um die Lenkzeiten ausdehnen zu können – besteht für die Lenker dennoch ein Fenster, in dem das Weiterfahren trotz Ablauf der Lenkzeit ermöglicht wird. Dies kann weder im Interesse der Lenker sein (Gesundheit) noch im Interesse der Verkehrssicherheit (Übermüdung). Ein weiteres Problem beim Abstellen des LKW auf ungeeigneten Flächen kann die Gefahr eines Diebstahls sein. Die mangelnde Ausstattung mit verfügbaren LKW-Abstellplätzen erhöht somit die Bereitschaft der Lenker, die Arbeits- und Lenkzeitreglung maximal auszunutzen und somit die Verkehrssicherheit zu gefährden.

Es ist daher Vorsorge zu tragen, dass die KFZ-Lenker im hochrangigen Straßennetz ausreichend Stellplätze vorfinden. Tatsächlich ist in den letzten Jahren der Mangel an LKW-Stellplätzen im österreichischen Autobahn- und Schnellstraßennetz recht groß geworden, wie zahlreiche Medienberichte zeigen². Die ASFINAG hat das Problem erkannt und sieht die Errichtung von zusätzlichen KFZ-Stellplätzen vor, wobei das Schwergewicht bei den LKW-Stellplätzen liegt. In den nächsten Jahren ist die Schaffung von rund 1.000 zusätzlichen LKW-Stellplätzen vorgesehen.

Die Entscheidung des einzelnen Lenkers, sein Fahrzeug auf einem Parkplatz zwecks Erholung und Nächtigung aufzusuchen, hängt von Quelle, Ziel und Fahrtweite ab. Eine individuelle Analyse müsste die Quell-Ziel-Fahrten umfassend analysieren. Die dazu notwendigen aktuellen Fahrtenmatrizen stammen aus dem Jahr 2000 (ÖIR) bzw. 2002 (BMVIT) und sind auf Grund der seither eingetretenen starken Steigerungen des LKW-Verkehrs überholt. Außerdem wäre eine Modellierung des Zeitpunkts des Parkplatzbedarfs Neuland und nur mit hohem Aufwand zu leisten.

¹ Ausführlich dargestellt bei SCHÄRMER, Fahrer in der Pattstellung. In: StraßenGüterVerkehr, August 2009

² Auch in Deutschland fehlen ausreichend LKW-Abstellplätze. Siehe: FOLLMANN und MENGE, Verbesserung der Parkmöglichkeiten für LKW an der Autobahn. In: Straße und Autobahn 1/2009

Es wird daher der Bedarf an LKW-Stellplätzen mit einem vereinfachten Verfahren bestimmt.

Auf Grund des hohen Zeitdrucks im LKW-Fernverkehr kann davon ausgegangen werden, dass im Nahverkehr Parkmöglichkeiten nur sehr selten erforderlich sind. Auch der österreichische Quell-Ziel-Verkehr wird Parkplätze nachts kaum frequentieren, da die Lieferung üblicherweise am Tag erfolgt. Hauptnutzer von LKW-Parkplätzen nachts sind demnach offensichtlich vorwiegend Transit-LKW.

Es werden daher die **gesamten nächtlichen Verkehrsmengen** (Nachtverkehr 22.00-05.00) aus den vorhandenen Dauerzählstellendaten der ASFINAG ermittelt, und zwar getrennt nach Fahrrichtungen. Rastplätze, die aus beiden Richtungen angefahren werden können, werden je zur Hälfte einer Richtung zugeordnet.

Die Scheiben- als auch die digitalen Tachographen ermöglichen die maximale Überschreitung der Lenkzeit von zwei Stunden, was bei einer durchschnittlichen Reisegeschwindigkeit von 80km/h im hochrangigen Straßennetz einer Fahrtstrecke von 160 km ergibt. Diese aus Gründen des Arbeitsschutzes und der Verkehrssicherheit deutlich zu weite Fahrtstrecke wird im angewandten Verfahren auf die Länge eines Straßenabschnittes begrenzt. Die Abschnittslängen betragen je nach Straße maximal 70 km, also weniger als die Hälfte der maximalen Überschreitungslänge von 160 km.³

2.2 Verkehrsmengen

Im nächsten Schritt werden die Zählergebnisse nach Straßenabschnitten aggregiert (Fahrleistungen im Nachtverkehr, LKW-km im Abschnitt). Da die LKWs im Nachtverkehr überwiegend lange Fahrstrecken zurücklegen, macht eine kleinräumige Auswertung keinen Sinn.

In der Folge werden die LKW-Stellplätze zu langen Straßenabschnitten zugeordnet, die in der Regel zwischen 50 und 70 km betragen. Abschnittsgrenzen sind wichtige Verkehrsknoten. Kürzere Autobahnen/Schnellstraßen werden nur in ihrer Gesamtheit betrachtet (siehe Tabelle 1). Abschnitte abseits der eigentlichen hochrangigen Straße, die verwaltungstechnisch zur ASFINAG gehören, werden nicht mit eingerechnet (z.B. A10 Knoten Spittal - Lendorf).

³ RUZICZKA, AK Wien

**Tabelle 1 Übersicht ausgewählte Straßenabschnitte
("Lange Abschnitte", Grundlage der Bewertung)**

| Straße | Abschnitt | von | nach | km* |
|-----------|-----------|----------------------------|----------------------------|---------|
| A 1 | A 1.1 | Wien-Auhof | Kn St. Pölten | 45,0 |
| A 1 | A 1.2 | Kn St. Pölten | Ybbs | 46,3 |
| A 1 | A 1.3 | Ybbs | Kn Linz | 69,0 |
| A 1 | A 1.4 | Kn Linz | St. Georgen | 73,7 |
| A 1 | A 1.5 | St. Georgen | Kn Salzburg | 55,4 |
| A 2 | A 2.1 | Kn Wien-Inzersdorf Süd | Kn Wr. Neustadt | 56,1 |
| A 2 | A 2.2 | Kn Wr. Neustadt | Ilz-Fürstenfeld | 81,8 |
| A 2 | A 2.3 | Ilz-Fürstenfeld | Kn Graz West | 47,1 |
| A 2 | A 2.4 | Kn Graz West | Wolfsberg-Nord | 69,4 |
| A 2 | A 2.5 | Wolfsberg-Nord | Klagenfurt-Nord | 61,7 |
| A 2 | A 2.6 | Klagenfurt-Nord | Arnoldstein | 56,8 |
| A 3 | A 3.1 | Kn Guntramsdorf | Siegendorf | 32,6 |
| A 4 | A 4.1 | Kn Prater | Bruck/Leitha-Ost | 36,5 |
| A 4 | A 4.2 | Bruck/Leitha-Ost | StGr Nickelsdorf | 29,7 |
| A 6 | A 6.1 | Kn Parndorf | StGr Kittsee | 22,0 |
| A 7 | A 7.1 | Kn Linz | Engerwitzdorf | 26,8 |
| A 8 | A 8.1 | Kn Voralpenkreuz | StGr Suben | 65,0 |
| A 9 | A 9.1 | Kn Voralpenkreuz | Selzthal | 69,1 |
| A 9 | A 9.2 | Selzthal | Kn St. Michael | 63,5 |
| A 9 | A 9.3 | Kn St. Michael | Kn Graz West | 56,9 |
| A 9 | A 9.4 | Kn Graz West | StGr Spielfeld | 25,1 |
| A10 | A10.1 | Kn Salzburg | Bischofshofen | 45,6 |
| A10 | A10.2 | Bischofshofen | St. Michael/Lungau | 57,9 |
| A10 | A10.3 | St. Michael/Lungau | Kn Spittal-Millstätter See | 35,4 |
| A10 | A10.4 | Kn Spittal-Millstätter See | Kn Villach | 44,0 |
| A11 | A11.1 | Kn Villach | StGr Karawankentunnel | 21,2 |
| A12 | A12.1 | StGr Kiefersfelden | Innsbruck-Amras | 73,3 |
| A12 | A12.2 | Innsbruck-Amras | Zams | 69,7 |
| A13 | A13.1 | Kn Innsbruck-Amras | StGr Hörbranz | 34,6 |
| A14 | A14.1 | StGr Hörbranz | Feldkirch-Frastanz | 41,1 |
| A14 | A14.2 | Feldkirch-Frastanz | Bludenz-Ost | 20,3 |
| A21-S1 | A21-S1.1 | Kn Steinhäusl | Kn Schwechat | 55,7 |
| A22 | A22.1 | Kn Wien-Kaisermühlen | Kn Stockerau | 30,6 |
| A23 | A23.1 | Wien-Altmannsdorferstraße | Hirschstetten | 16,8 |
| A25 | A25.1 | Kn Haid | Kn Wels | 19,7 |
| S 4 | S 4.1 | Kn Mattersburg | Kn Wr. Neustadt | 17,0 |
| S 5 | S 5.1 | Kn Stockerau | Kn Krems Süd | 44,5 |
| S 6 | S 6.1 | Kn Seebenstein | Spittal/Semmering | 40,6 |
| S 6 | S 6.2 | Spittal/Semmering | Kn St. Michael | 63,5 |
| S16 | S16.1 | Bludenz-Ost | Bludenz/Montafon | 62,2 |
| S31 | S31.1 | Eisenstadt Ost | Oberpullendorf Süd | 50,8 |
| S33 | S33.1 | Kn St. Pölten | Kn Krems Süd | 30,0 |
| S35 | S35.1 | Deutschefeistritz-Friesach | Kn Bruck/Mur | 29,0 |
| S36 | S36.1 | Kn St. Michael | Judenburg West | 37,4 |
| Insgesamt | | | | 2.059,4 |

* Die Straßenstatistik weist per 01.01.2009 für das hochrangige Straßennetz in Österreich insgesamt 2.095,1 km aus. Diese Länge orientiert sich an der legistischen Definition, wo auch zahlreiche kurze Zubringerstrecken zum hochrangigen Netz zählen. Die obige Tabelle enthält diese nicht (funktionale Definition).

An den Dauerzählstellen wird das Verkehrsgeschehen laufend erhoben. Allerdings hat die ASFINAG die Daten für den Zeitraum Nachtverkehr (22.00-05.00) nur bis inklusive dem Jahr 2007 publiziert, nicht mehr danach. Es wurden daher nur Datensätze aus dem 2007 erhoben. Dieses Jahr ist für die Berechnung des Versorgungsgrades an LKW-Stellplätzen günstig, da in dieses Jahr der Höhepunkt der bisherigen Verkehrsentwicklung fiel. Die Daten 2007 werden zur Berechnung der aktuellen und der mittelfristig erwartbaren Versorgungsgarde verwendet – angesichts der derzeitigen Unsicherheiten über die künftige Verkehrsentwicklung kann eine Prognose damit unterbleiben.

Gewichtet mit der Länge der Straßenabschnitte ergibt sich folgendes Verkehrsaufkommen im Nachtverkehr:

Tabelle 2 Durchschnittliche tägliche Verkehrsstärken LKW-Nachtverkehr 2007 (22.00-05.00)

| Straße | Straße | nach (Richtung 1) | Richtung 1 | Richtung 2 | insgesamt* |
|--------|-------------------------------------------|-------------------|------------|------------|------------|
| A 1 | West Autobahn | Wien | 476 | 523 | 999 |
| A 2 | Süd Autobahn | Wien | 292 | 308 | 600 |
| A 3 | Südost Autobahn | Wien | 182 | 127 | 309 |
| A 4 | Ost Autobahn | Wien | 541 | 395 | 937 |
| A 5 | Nord Autobahn | Wien | . | . | . |
| A 6 | Nordost Autobahn | Wien | 295 | 295 | 591 |
| A 7 | Mühlkreis Autobahn | Knoten Linz | 94 | 153 | 247 |
| A 8 | Innkreis Autobahn | Sattledt | 587 | 513 | 1100 |
| A 9 | Pyhrn Autobahn | Sattledt | 278 | 268 | 547 |
| A10 | Tauern Autobahn | Salzburg | 334 | 256 | 591 |
| A11 | Karawanken Autobahn | Villach | 92 | 84 | 176 |
| A12 | Inntal Autobahn | Kufstein | 162 | 129 | 291 |
| A13 | Brenner Autobahn | Innsbruck | 204 | 158 | 362 |
| A14 | Rheintal Autobahn | Hörbranz | 76 | 219 | 295 |
| A21-S1 | Wiener Außenring Autobahn + Schnellstraße | West Autobahn | 662 | 470 | 1132 |
| A22 | Donauufer Autobahn | Südosttangente | 237 | 610 | 848 |
| A23 | Autobahn Südosttangente Wien | Inzersdorf | 295 | 256 | 551 |
| A25 | Welser Autobahn | Linz | 351 | 201 | 553 |
| S 2 | Wiener Nordrand Schnellstraße | Hirschstetten | . | . | . |
| S 3 | Weinviertler Schnellstraße | Stockerau | . | . | . |
| S 4 | Mattersburger Schnellstraße | Mattersburg | 48 | 48 | 97 |
| S 5 | Stockerauer Schnellstraße | Stockerau | 53 | 53 | 107 |
| S 6 | Semmering Schnellstraße | Wr. Neustadt | 79 | 79 | 158 |
| S16 | Arlberg Schnellstraße | Landeck | 27 | 30 | 57 |
| S31 | Burgenland Schnellstraße | Eisenstadt | 58 | 58 | 116 |
| S33 | Kremser Schnellstraße | St. Pölten | 150 | 150 | 301 |
| S35 | Brucker Schnellstraße | Bruck an der Mur | 60 | 60 | 121 |
| S36 | Murtal Schnellstraße | St. Michael | 67 | 67 | 134 |
| S37 | Klagenfurter Schnellstraße | . | . | . | . |
| | Insgesamt | | 285 | 278 | 563 |

Quelle: ÖIR * Rundungsdifferenzen möglich

Folgende Tabelle zeigt die durchschnittliche tägliche Verkehrsleistung im LKW-Nachtverkehr gewichtet mit der Länge der Straßenabschnitte:

Tabelle 3 Durchschnittliche tägliche Fahrleistung LKW-Nachtverkehr 2007 (LKW-km 22.00-05.00)

| Straße | Straße | nach (Richtung 1) | Richtung 1 | Richtung 2 | insgesamt* |
|--------|-------------------------------------------|-------------------|------------|------------|------------|
| A 1 | West Autobahn | Wien | 139.233 | 152.709 | 291.942 |
| A 2 | Süd Autobahn | Wien | 109.030 | 114.995 | 224.025 |
| A 3 | Südost Autobahn | Wien | 5.933 | 4.142 | 10.075 |
| A 4 | Ost Autobahn | Wien | 35.929 | 26.262 | 62.192 |
| A 5 | Nord Autobahn | Wien | 0 | 0 | 0 |
| A 6 | Nordost Autobahn | Wien | 6.490 | 6.490 | 12.979 |
| A 7 | Mühlkreis Autobahn | Knoten Linz | 2.541 | 4.110 | 6.652 |
| A 8 | Innkreis Autobahn | Sattledt | 44.667 | 39.013 | 83.680 |
| A 9 | Pyhrn Autobahn | Sattledt | 64.112 | 61.744 | 125.856 |
| A10 | Tauern Autobahn | Salzburg | 61.221 | 46.917 | 108.138 |
| A11 | Karawanken Autobahn | Villach | 1.950 | 1.787 | 3.737 |
| A12 | Inntal Autobahn | Kufstein | 23.181 | 18.487 | 41.668 |
| A13 | Brenner Autobahn | Innsbruck | 7.065 | 5.469 | 12.533 |
| A14 | Rheintal Autobahn | Hörbranz | 4.717 | 13.439 | 18.155 |
| A21-S1 | Wiener Außenring Autobahn + Schnellstraße | West Autobahn | 36.910 | 26.213 | 63.123 |
| A22 | Donauufer Autobahn | Südosttangente | 7.274 | 18.659 | 25.933 |
| A23 | Autobahn Südosttangente Wien | Inzersdorf | 4.964 | 4.313 | 9.276 |
| A25 | Welser Autobahn | Linz | 6.943 | 3.976 | 10.918 |
| S 2 | Wiener Nordrand Schnellstraße | Hirschstetten | 0 | 0 | 0 |
| S 3 | Weinviertler Schnellstraße | Stockerau | 0 | 0 | 0 |
| S 4 | Mattersburger Schnellstraße | Mattersburg | 827 | 827 | 1.654 |
| S 5 | Stockerauer Schnellstraße | Stockerau | 2.397 | 2.397 | 4.794 |
| S 6 | Semmering Schnellstraße | Wr. Neustadt | 8.241 | 8.241 | 16.481 |
| S16 | Arlberg Schnellstraße | Landeck | 1.702 | 1.885 | 3.587 |
| S31 | Burgenland Schnellstraße | Eisenstadt | 2.958 | 2.958 | 5.915 |
| S33 | Kremser Schnellstraße | St. Pölten | 4.520 | 4.520 | 9.040 |
| S35 | Brucker Schnellstraße | Bruck an der Mur | 1.757 | 1.757 | 3.514 |
| S36 | Murtal Schnellstraße | St. Michael | 2.508 | 2.508 | 5.015 |
| S37 | Klagenfurter Schnellstraße | . | 0 | 0 | 0 |
| | Insgesamt | | 587.067 | 573.817 | 1.160.884 |

Quelle: ÖIR. * Rundungsdifferenzen möglich

2.3 Angebot an LKW-Stellplätzen

Einrichtungen zum Abstellen der LKW an Autobahnen und Schnellstraßen umfassen 2.042 LKW-Stellplätze an Raststationen, 394 LKW-Stellplätze an Rastplätzen und 1.078 LKW-Stellplätze an Parkplätzen, das sind insgesamt 3.514 LKW-Stellplätze⁴.

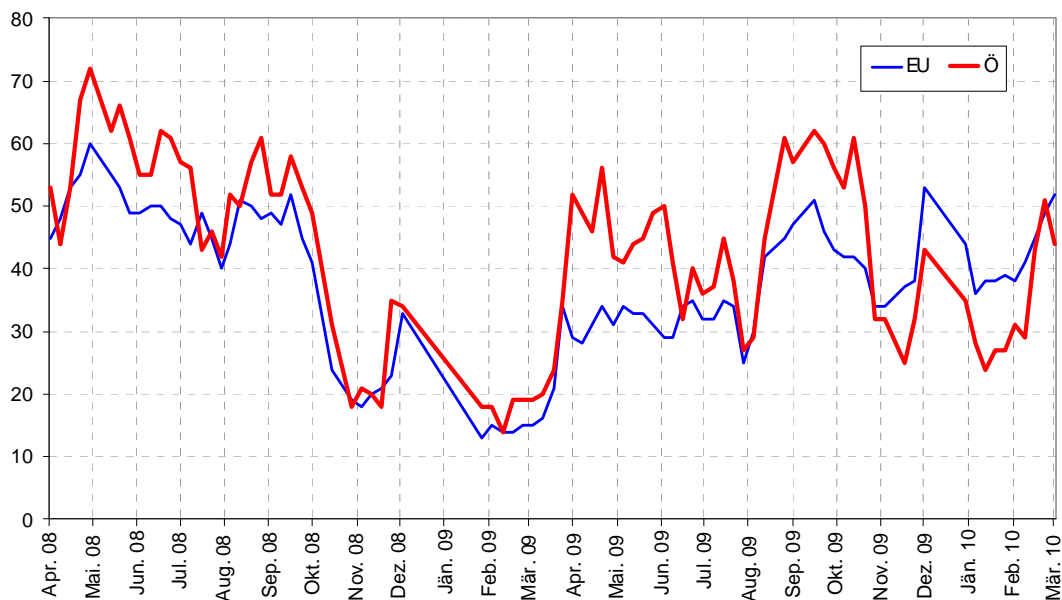
⁴ PETZ, SEDELMAYER, VEITSBERGER, 2008. Vom Parken zum Rasten – Das Rastplatzkonzept der ASFINAG. In: Proceedings REAL COORP 2008). Zahlen offensichtlich aus 2007

Durch den Neubau von Rastplätzen und die Ausweitung bestehender Anlagen ist die Anzahl an LKW-Stellplätzen bis 2009 auf rund 3.840 gestiegen (ohne Stellplätze an den ehemaligen Grenzstationen, weitere 760 LKW-Stellplätze).

Geplant ist gemäß Ausbauprogramm der ASFINAG die schrittweise Auflassung von Parkplätzen und die Errichtung gut versorgter Rastplätze (mehr Sicherheit, Sauberkeit, Komfort). Bei Realisierung des Ausbauprogramms würde die Zahl der LKW-Stellplätze damit auf 4.880 steigen.

Die Analyse wird für das Jahr 2007 erstellt, das seitens des LKW-Aufkommens das bislang stärkste Jahr war. Im ersten Halbjahr 2009 lag die Auslastung der österreichischen LKW um 11,5% unter der des Vorjahrs, in der EU insgesamt um 12%. Nach den starken Rückgängen in Herbst und Winter 2008 hat sich die Situation halbwegs stabilisiert (Diagramm):

Frachtbedarf in Prozent des Laderaumangebotes
[Österreich, EU]



Quelle: ÖIR, Auswertung Frachtbarometer Zeitschrift Verkehr. Die Werte geben keine exakten Mengen wieder, sondern Einschätzungen der EU- bzw. der öst. Frächter.

Bei Erholung der Wirtschaft dürfte das LKW-Verkehrsaufkommen im hochrangigen Straßennetz Österreichs in wenigen Jahren wieder die Werte des Jahres 2007 erreichen bzw. dieses Jahr übertreffen. Die Analyse auf Grundlage der Verkehrsmengen 2007 dürfte somit schon kurzfristig wieder repräsentativ für die Auslastung der LKW-Stellplätze sein.

Bestand LKW-Stellplätze

Im März 2009 bestanden nach Daten der ASFINAG auf dem hochrangigen Straßennetz in Österreich insgesamt 4.345 LKW-Stellplätze⁵. Diese verteilten sich ungleichmäßig auf die Straßen und ihre Abschnitte (Tabelle):

Tabelle 4 LKW-Stellplätze (Bestand 2009)

| Straße | Straße | nach (Richtung 1) | Richtung 1 | Richtung 2 | insgesamt* |
|--------|-------------------------------------------|-------------------|------------|------------|------------|
| A 1 | West Autobahn | Wien | 420 | 401 | 821 |
| A 2 | Süd Autobahn | Wien | 236 | 306 | 542 |
| A 3 | Südost Autobahn | Wien | 4 | 5 | 9 |
| A 4 | Ost Autobahn | Wien | 194 | 197 | 391 |
| A 5 | Nord Autobahn | Wien | 0 | 0 | 0 |
| A 6 | Nordost Autobahn | Wien | 0 | 0 | 0 |
| A 7 | Mühlkreis Autobahn | Knoten Linz | 16 | 20 | 36 |
| A 8 | Innkreis Autobahn | Sattledt | 202 | 158 | 360 |
| A 9 | Pyhrn Autobahn | Sattledt | 220 | 233 | 453 |
| A10 | Tauern Autobahn | Salzburg | 121 | 190 | 311 |
| A11 | Karawanken Autobahn | Villach | 10 | 67 | 77 |
| A12 | Inntal Autobahn | Kufstein | 124 | 182 | 306 |
| A13 | Brenner Autobahn | Innsbruck | 149 | 115 | 264 |
| A14 | Rheintal Autobahn | Hörbranz | 48 | 38 | 86 |
| A21-S1 | Wiener Außenring Autobahn + Schnellstraße | West Autobahn | 151 | 138 | 289 |
| A22 | Donauufer Autobahn | Südosttangente | 13 | 12 | 25 |
| A23 | Autobahn Südosttangente Wien | Inzersdorf | 0 | 0 | 0 |
| A25 | Welser Autobahn | Linz | 95 | 32 | 127 |
| S 2 | Wiener Nordrand Schnellstraße | Hirschstetten | 0 | 0 | 0 |
| S 3 | Weinviertler Schnellstraße | Stockerau | 0 | 0 | 0 |
| S 4 | Mattersburger Schnellstraße | Mattersburg | 3 | 3 | 6 |
| S 5 | Stockerauer Schnellstraße | Stockerau | 2 | 2 | 4 |
| S 6 | Semmering Schnellstraße | Wr. Neustadt | 22 | 30 | 52 |
| S16 | Arlberg Schnellstraße | Landeck | 34 | 34 | 68 |
| S31 | Burgenland Schnellstraße | Eisenstadt | 12 | 10 | 22 |
| S33 | Kremser Schnellstraße | St. Pölten | 16 | 40 | 56 |
| S35 | Brucker Schnellstraße | Bruck an der Mur | 12 | 17 | 29 |
| S36 | Murtal Schnellstraße | St. Michael | 11 | 10 | 21 |
| S37 | Klagenfurter Schnellstraße | . | 0 | 0 | 0 |
| | Insgesamt | | 2.110 | 2.235 | 4.345 |

Quelle: Auswertung ÖIR nach ASFINAG. Inkl. ca. 700 Parkplätzen an den Grenzen.

Bestand LKW-Stellplätze künftig

Um die kurz- und mittelfristig geplanten Maßnahmen mit berücksichtigen zu können, wird auch das Ausbauprogramm der ASFINAG bis in das Jahr 2013 berücksichtigt. Nach den

⁵ Autobahnen und Schnellstraßen, interne Tabelle der Asfinag für 2005 zuzüglich Ergänzungen vom 24.03.2009, inkl. Stellplätze an den Grenzübergängen.

Planungen der ASFINAG ist somit im Jahr 2013 mit rund 5.400 LKW-Stellplätzen im hochrangigen Straßennetz zu rechnen (rund 4.346 LKW-Stellplätze Bestand 2009 zuzüglich bis 2013 geplante 1.484 LKW-Stellplätze abzüglich geplante Stilllegungen von 449 LKW-Stellplätzen). Da die Realisierung von LKW-Stellplätzen bislang nicht immer den Planungen gefolgt ist, werden zur Absicherung der Ergebnisse beide Bezugsgrößen (Bestand 2009 und Bestand 2013) für die Berechnung der Ausbauerfordernisse zu Grunde gelegt.

Tabelle 5 LKW-Stellplätze (Bestand 2013)

| Straße | Straße | nach (Richtung 1) | Richtung 1 | Richtung 2 | insgesamt* |
|--------|-------------------------------------------|-------------------|------------|------------|------------|
| A 1 | West Autobahn | Wien | 610 | 538 | 1.148 |
| A 2 | Süd Autobahn | Wien | 645 | 688 | 1.333 |
| A 3 | Südost Autobahn | Wien | 4 | 5 | 9 |
| A 4 | Ost Autobahn | Wien | 233 | 232 | 465 |
| A 5 | Nord Autobahn | Wien | 0 | 0 | 0 |
| A 6 | Nordost Autobahn | Wien | 0 | 0 | 0 |
| A 7 | Mühlkreis Autobahn | Knoten Linz | 16 | 20 | 36 |
| A 8 | Innkreis Autobahn | Sattledt | 180 | 140 | 320 |
| A 9 | Pyhrn Autobahn | Sattledt | 184 | 208 | 392 |
| A10 | Tauern Autobahn | Salzburg | 158 | 227 | 385 |
| A11 | Karawanken Autobahn | Villach | 10 | 63 | 73 |
| A12 | Inntal Autobahn | Kufstein | 113 | 167 | 280 |
| A13 | Brenner Autobahn | Innsbruck | 142 | 112 | 254 |
| A14 | Rheintal Autobahn | Hörbranz | 31 | 27 | 58 |
| A21-S1 | Wiener Außenring Autobahn + Schnellstraße | West Autobahn | 145 | 131 | 276 |
| A22 | Donauufer Autobahn | Südosttangente | 13 | 12 | 25 |
| A23 | Autobahn Südosttangente Wien | Inzersdorf | 0 | 0 | 0 |
| A25 | Welser Autobahn | Linz | 86 | 23 | 109 |
| S 2 | Wiener Nordrand Schnellstraße | Hirschstetten | 0 | 0 | 0 |
| S 3 | Weinviertler Schnellstraße | Stockerau | 0 | 0 | 0 |
| S 4 | Mattersburger Schnellstraße | Mattersburg | 3 | 3 | 6 |
| S 5 | Stockerauer Schnellstraße | Stockerau | 2 | 2 | 4 |
| S 6 | Semmering Schnellstraße | Wr. Neustadt | 20 | 28 | 48 |
| S16 | Arlberg Schnellstraße | Landeck | 32 | 31 | 63 |
| S31 | Burgenland Schnellstraße | Eisenstadt | 12 | 10 | 22 |
| S33 | Kremser Schnellstraße | St. Pölten | 16 | 40 | 56 |
| S35 | Brucker Schnellstraße | Bruck an der Mur | 6 | 10 | 16 |
| S36 | Murtal Schnellstraße | St. Michael | 17 | 16 | 33 |
| S37 | Klagenfurter Schnellstraße | . | 0 | 0 | 0 |
| | Insgesamt | | 2.672 | 2.727 | 5.399 |

Quelle: Auswertung ÖIR nach ASFINAG.

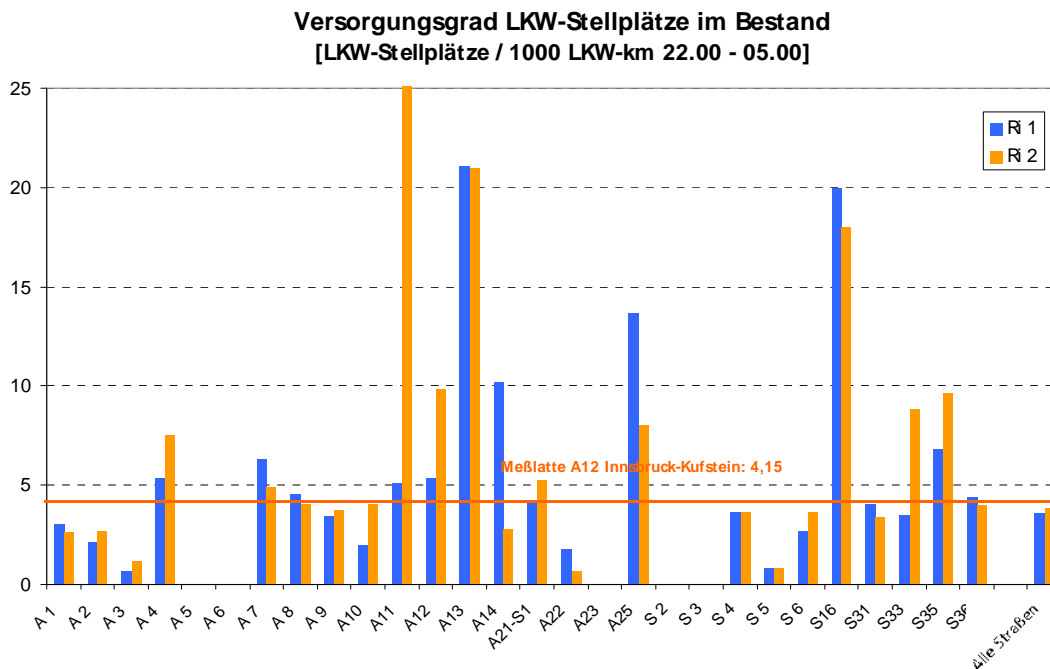
Inkl. ca. 700 Parkplätzen an den Grenzen.

2.4 Versorgungsgrad LKW-Stellplätze, Nachtverkehr

Als Bezugszahl für den Versorgungsgrad an LKW-Stellplätzen wird die Anzahl der LKW-Stellplätze pro 1000 LKW-km im Nachtverkehr (22.00-05.00) bestimmt. Die Auswertung auf

Basis der Verkehrsmengen 2007 ergibt einen Österreich-Durchschnitt von 4,02 Stellplätzen pro 1000 LKW-km im Nachtverkehr (22.00-05.00). Die rund 760 LKW-Stellplätze an den Grenzübergängen werden beim Österreich-Durchschnitt berücksichtigt.

Nach Autobahnen und Schnellstraßen ergibt sich das folgende Bild (Diagramm):



2.5 Fehlbestand an LKW-Stellplätzen

Eine im Auftrag der Europäischen Kommission erstellte Studie⁶ weist für Österreich einen Bestand an LKW-Stellplätzen von lediglich 1.248 für das Jahr aus. Trotz dieses deutlich zu geringen Wertes kommt die Studie auf Grundlage einer Modellrechnung zum Schluss, dass in Österreich der Bedarf mit 2.438 gedeckt ist. Angesichts des höheren Ausgangsbestands an LKW-Stellplätzen sowie des seit 2002 starken LKW-Verkehrswachstums und des Auftretens von zahlreichen überlasteten Parkplätzen (die ASFINAG dokumentiert dies durch die Einstufung der Rastplätze und Parkplätze in die Kategorien gering/mittel/hoch ausgelastet) wird dieser Stellplatzbedarf als deutlich zu niedrig betrachtet. Die Ergebnisse der Studie zum Fehlbedarf an LKW-Stellplätzen werden daher nicht berücksichtigt.

Die ASFINAG hat ihrerseits eine Studie zum Bedarf an PKW- und LKW-Stellplätzen erarbeiten lassen (siehe PETZ et. al., 2008, vgl. oben), wobei an ausgewählten Raststationen und Rastplätzen Erhebungen unternommen und weiter nach Vergleich mit relationalen Verkehrsmengen Kennzahlen für den Stellplatzbedarf festgelegt wurden. Das

⁶ NEA, 2007. Study on the feasibility of organising a network of secured parking areas for road transport operators on The Trans European Network

(aufwändige) Verfahren ist nicht dokumentiert, womit die Methode auch nicht nachvollzogen werden konnte.

Das ÖIR geht davon aus, dass der Stellplatzbedarf vom Verkehrsaufkommen auf einem Straßenabschnitt abhängig ist, das heißt der DTV pro km Straßenlänge berechnet wird oder die Verkehrsleistung im Straßenabschnitt (KFZ-km). Dieses auch in Deutschland angewandte Verfahren wird weiter verfolgt⁷.

Mangels empirischer Erkenntnisse und normativer Festlegungen geht der Ansatz des ÖIR zur Bestimmung des Fehlbestands an LKW-Stellplätzen von der Überlegung aus, dass jene Straßen als Maß der Dinge herangezogen werden, bei denen kaum Klagen von LKW-Lenkern und Unternehmen hinsichtlich Stellplatzmangel geführt werden. Dies ist wie nach einer Internetrecherche festgestellt wird, auf der klassischen Transitstrecke A12 Inntal-Autobahn der Fall. Der Abschnitt im Unterinntal, Kiefersfelden – Innsbruck-Amras wird mit einem Versorgungsgrad von 4,15 LKW-Stellplätzen pro 1000 LKW-km als Meßlatte einer ausreichenden Versorgung betrachtet. (Zum Vergleich: der Österreich-Durchschnitt liegt mit 3,74 LKW-Stellplätzen pro 1000 LKW-km niedriger).

Der Fehlbedarf an LKW-Stellplätzen wird daher als Differenz des bestehenden Versorgungsgrads zu jenem der Inntalautobahn berechnet.

⁷ Institut für Verkehr und Raum der Fachhochschule Erfurt, Band 3, 2008. Belegung der Autobahnparkplätze durch LKW in Thüringen. Bestandsaufnahme und zusätzliche Handlungsempfehlungen.