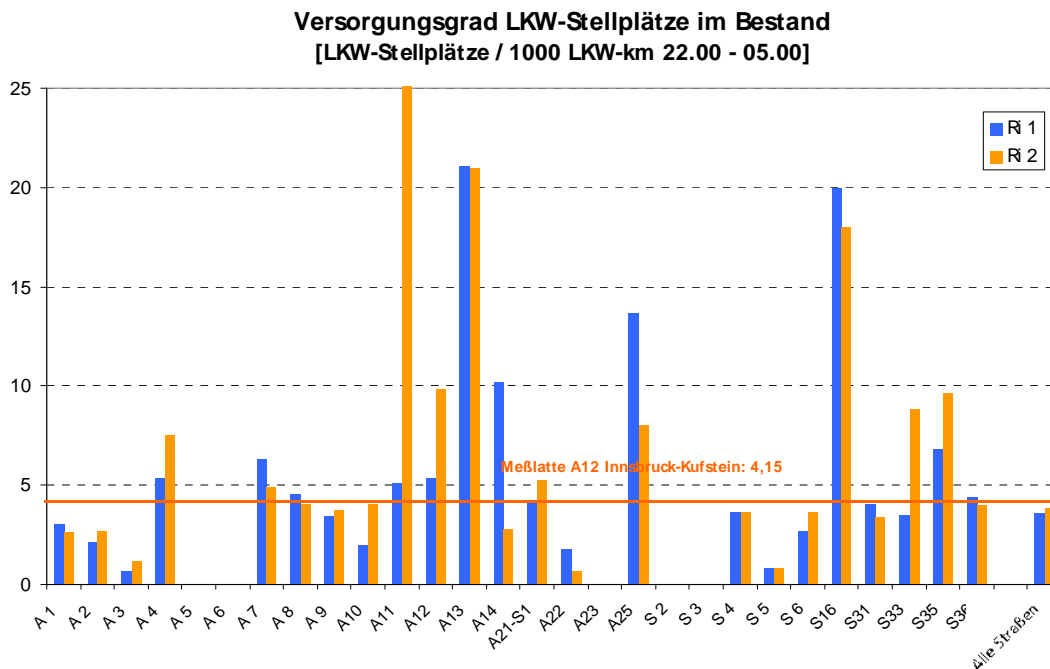


Basis der Verkehrsmengen 2007 ergibt einen Österreich-Durchschnitt von 4,02 Stellplätzen pro 1000 LKW-km im Nachtverkehr (22.00-05.00). Die rund 760 LKW-Stellplätze an den Grenzübergängen werden beim Österreich-Durchschnitt berücksichtigt.

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.