

Stellungnahme

zum Entwurf einer

**Richtlinie zur Förderung privater Investoren zur Schaffung von zusätzlichen
Lkw-Stellplätzen in der Nähe von Autobahnanschlussstellen**

DSLVL Bundesverband Spedition und Logistik e. V.

Friedrichstraße 155-156 | Unter den Linden 24
10117 Berlin

Telefon: +49 (0)30 40 50 228-0

E-Mail: info@dslv.spediteure.de

www.dslv.org | twitter.com/DSLVL_Berlin

Zum Entwurf einer Richtlinie zur Förderung privater Investoren zur Schaffung von zusätzlichen Lkw-Stellplätzen in der Nähe von Autobahnanschlussstellen, nimmt der DSLV wie folgt Stellung:

Regelmäßige Lenkzeitunterbrechungen und Ruhepausen sind für das Lkw-Fahrpersonal gesetzlich vorgeschrieben und tragen entscheidend zur Verkehrssicherheit bei. Deshalb müssen Errichtung und Bewirtschaftung von Lkw-Stellplätzen entlang deutscher Bundesautobahnen grundsätzlich Teil der öffentlichen Daseinsvorsorge sein. Allerdings sind die Stellplatzkapazitäten begrenzt. Die BASt hat einen Bedarf von zusätzlich 23.000 Lkw-Stellplätzen ermittelt.

Der Bau zusätzlicher öffentlicher Parkplätze mit Lkw-Stellplätzen hinkt der konstanten Zunahme des Straßengüterverkehrs hinterher. Fehlende Flächen, lange Planungs- und Bauzeiten sowie Etatfragen sind hierfür meist ursächlich. Deshalb ist die Anreizsetzung für private Investoren im Wege einer öffentlichen finanziellen Förderung als Ergänzung zu den Infrastrukturinvestitionen der öffentlichen Hand grundsätzlich zu begrüßen.

Mit der im Entwurf vorgelegten Richtlinie sollen

- Neu- und Ausbaumaßnahmen für Lkw-Parkplätze, insbesondere in Gewerbegebieten

sowie

- Ertüchtigungsmaßnahmen für bestehende Parkplätze oder sonstige Flächen, die bisher nicht als Lkw-Stellplätze genutzt werden (wie Betriebshöfe oder Firmengelände)

gefördert werden.

Im Wege einer repräsentativen Befragung hat der DSLV die Erwartungen und Investitionsbereitschaft seiner Mitgliedsunternehmen ermittelt. Auch wenn vereinzelt eine Bereitschaft für Investitionen unter Berücksichtigung der im Richtlinienentwurf skizzierten Förderbedingungen genannt wurde, überwiegt trotz des hohen Förderanteils die Skepsis sowohl bei potenziellen Investoren, Errichtern und Betreibern, als auch bei möglichen Nutzern privaten Parkraums.

Als Gründe für die eher zurückhaltende Bereitschaft zur Annahme einer Förderung wurden genannt:

Ungünstige rechtliche Rahmenbedingungen / kommunale Genehmigungsvorbehalte

Die befragten Unternehmen berichten von grundsätzlichen Vorbehalten der Kommunen für Bau- und Betriebsgenehmigungen für Lkw-Parkplatzanlagen. Kommunen befürchten meist negative Effekte durch die zu erwartete punktuelle Zunahme des Lkw-Verkehrs. Selbst in Gewerbegebieten ist die Straßeninfrastruktur für den Zu- und Ablauf zu und von den Parkplätzen

sowie für den Parkplatzsuchverkehr meist unterdimensioniert. Mit einer kommunalen Unterstützung für den Ausbau von Straßen ist derzeit in der Regel nicht zu rechnen.

Die mit der Errichtung verbundenen Flächenversiegelungen verlangen in der Regel kostenintensive Ausgleichsmaßnahmen im Natur- und Landschaftsschutz, die von der geplanten Förderrichtlinie nicht gedeckt werden. Lokale Lärm- und Emissionsauflagen lassen den Betrieb privat betriebener Lkw-Parkplätze zudem meist nicht zu.

Das Förderprogramm muss somit zwingend von einer Landesplanungsgesetzgebung flankiert werden, die z. B. bei Ausweisung eines autobahnnahen Gewerbegebiets die Anforderung der Logistik, deren alleiniger Zweck die Güterversorgung der im Gewerbegebiet angesiedelten Unternehmen ist, und die ihrer Beschäftigten (Flächen für die Errichtung von Lkw-Stellplätzen inkl. Sanitäreinrichtungen) berücksichtigt.

Flächenkonkurrenz / fehlende Wirtschaftlichkeit

Logistikdienstleister und Speditionskooperationen als europaweite Systembetreiber von Stückgut- und Teilladungsnetzen sowie von Spezialverkehren der Automobil- und Gefahrgutlogistik reservieren Parkflächen – sofern vorhanden – in der Regel ausschließlich für Lkw der eigenen Flotte oder der Flotten regelmäßig beauftragter Sub-Transportdienstleister. Oftmals sind die Flächen bereits als alleiniger Parkraum der für den Abhol- und Verteilerverkehr eingesetzten, aus mittelschweren Liefer-Lkw bestehenden Nahverkehrsflotte eingerichtet.

Eine Öffnung des Firmengeländes für Dritte würde neben der Errichtung sanitärer Anlagen wirtschaftliche Überlegungen zur Deckung laufender Kosten für Sicherheits-, Reinigungs- und Entsorgungsdienste durch Nutzungsentgelte wie Parkgebühren erfordern. Nutzungsgebühren müssten einerseits so bemessen werden, dass sie Parkplatzsuchende wirtschaftlich nicht überfordern, gleichzeitig haben Investoren eine auf Jahre angelegte Renditeerwartung. Alternative Investitions- und Bewirtschaftungsmodelle der nutzbaren Flächen (z. B. als Logistikimmobilien) würden trotz hoher Förderanteile für den Parkraumausbau eine deutlich höhere Rentabilität versprechen. Dies gilt insbesondere für Liegenschaften in unmittelbarer Nähe einer Bundesautobahn.

Sicherheitsvorbehalte der Betreiber / Haftung und Versicherung

Lkw haben vielfach Güter mit hohen Warenwerten geladen und sind während der Parkzeiten oft Opfer von Ladungsdiebstählen. Organisierte Kriminalität könnte deshalb von öffentlichen Parkplätzen auf privat betriebene Lkw-Parkanlagen übergreifen. Deshalb melden Mitgliedsunternehmen erhebliche Sicherheitsbedenken an. Betriebliche Sicherheitsleitlinien sowie Auflagen der betrieblichen Versicherer untersagen meist den Zugang Dritter und

Betriebsfremder zu Firmengeländen, auf denen sich auch Logistikimmobilien und Lageranlagen mit hohen Warenwerten befinden. Versicherungsrechtliche und firmenpolitische Bedenken beschränken daher auch Optionen für überbetriebliche Parking Space Sharing-Modelle.

Privater Parkraum vs. öffentlicher Parkraum / Zwei-Klassen-Parkplatzsystem

Auch wenn durch die Lkw-Maut indirekt Entgelte bei Straßengüterverkehrsunternehmen für die Nutzung öffentlicher Parkflächen entlang von Bundesautobahnen erhoben werden, besteht kein Rechtsanspruch für die Verkehrsnutzer auf Verfügbarkeit von Lkw-Stellplätzen. Öffentlicher Parkraum muss für die Verkehrsteilnehmer gleichwohl diskriminierungsfrei zur Verfügung stehen. In Abgrenzung dazu können private Betreiber durchaus erhöhte Nutzungsentgelte erheben und subjektive Gründe geltend machen, um den Zugang zum Parkgelände zu limitieren.

Privater Parkraum in der Autobahnperipherie kann trotz staatlicher Förderung nur gegen zusätzliches Nutzerentgelt wirtschaftlich betrieben werden und steht damit in direkter Konkurrenz zu öffentlichem Parkraum, für dessen Nutzung kein zusätzliches Entgelt erhoben wird. Angesichts geringer Gewinnmargen in der Transportbranche wird die Bereitschaft zur Nutzung entgeltlichen Parkraums nur bei sehr niedrigen Parkgebühren, die den Renditeerwartung privater Betreiber entgegenstehen, vorhanden sein. Selbst bei Verfügbarkeit privaten Parkraums dürfte dem unentgeltlich nutzbaren öffentlichen Parkraum überwiegend der Vorrang gegeben werden.

Fazit

Jedes staatliche Bemühen, den akuten Lkw-Parkplatzmangel entlang deutscher Bundesautobahnen zu beheben, ist grundsätzlich zu begrüßen. Hierzu zählen auch finanzielle Fördermaßnahmen der öffentlichen Hand. Allerdings kann die aus öffentlicher Daseinsvorsorge resultierende Pflicht des Staates zu Bau und Betrieb einer Straßeninfrastruktur (hierzu gehören auch Lkw-Stellplätze) nur sehr begrenzt durch vermehrtes privates Engagement mit Nutzungsentgelten ergänzt werden. Angesichts restriktiver Landesgesetzgebungen, kommunaler genehmigungsrechtlicher Vorbehalte und alternativer Flächennutzungskonzepte, die trotz staatlicher Förderung eine höhere Rendite als die Errichtung und Bewirtschaftung von Lkw-Stellplätzen erwarten lassen, müssen die Erwartungen an einen Erfolg des geplanten Förderprogramms aus Sicht des DSLV eher gedämpft werden.

Verbandsstruktur, Leistungsprofil und Leitlinien



Als Spitzen- und Bundesverband repräsentiert der DSLV durch 16 regionale Landesverbände die verkehrsträgerübergreifenden Interessen der 3.000 führenden deutschen Speditions- und Logistikbetrieben, die mit insgesamt 605.000 Beschäftigten und einem jährlichen Branchenumsatz in Höhe von über 110 Milliarden Euro wesentlicher Teil der drittgrößten Branche Deutschlands sind.

Die Mitgliederstruktur des DSLV reicht von global agierenden Logistikkonzernen, 4PL- und 3PL-Providern über inhabergeführte Speditionshäuser (KMU) mit eigenen LKW-Flotten sowie Befrachter von Binnenschiffen und Eisenbahnen bis hin zu See-, Luftfracht-, Zoll- und Lagerspezialisten.

Speditionen fördern und stärken die funktionale Verknüpfung sämtlicher Verkehrsträger. Die Verbandspolitik des DSLV wird deshalb maßgeblich durch die verkehrsträgerübergreifende Organisations- und Steuerungsfunktion des Spediteurs bestimmt.

Der DSLV ist politisches Sprachrohr sowie zentraler Ansprechpartner für die Bundesregierung, für die Institutionen von Bundestag und Bundesrat sowie für alle relevanten Bundesministerien und -behörden im Gesetzgebungs- und Gesetzumsetzungsprozess, soweit die Logistik und die Güterbeförderung betroffen sind.

Gemeinsam mit seinen Landesverbänden ist der DSLV Berater und Dienstleister für die Unternehmen seiner Branche. Als Arbeitgeberverbände und Sozialpartner vertreten die DSLV-Landesverbände die Branche in regionalen Tarifangelegenheiten.

Der DSLV ist Mitglied des Europäischen Verbands für Spedition, Transport, Logistik und Zollendienstleistung (CLECAT), Brüssel, der Internationalen Föderation der Spediteurorganisationen (FIATA), Genf, sowie assoziiertes Mitglied der Internationalen Straßentransport-Union (IRU), Genf. In diesen internationalen Netzwerken nimmt der DSLV auch Einfluss auf die Entwicklung des EU-Rechts in Brüssel und Straßburg und auf internationale Übereinkommen der UN, der WTO, der WCO, u. a.

Der DSLV unterstützt und fördert die Logistics Alliance Germany (LAG), ein öffentlich-privates Partnerschaftsprojekt des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) und der deutschen Logistikbranche, das den Logistikstandort Deutschland im Ausland vermarktet.

Die Mitgliedsunternehmen des DSLV fühlen sich den Zielen der Sozialen Marktwirtschaft und der Europäischen Union verpflichtet.