



Sorge um den Schlafplatz

Viele Trucker, die der leidigen Ruheplatzsuche an der Autobahn überdrüssig sind, weichen auf Industriegebiete aus. Bild: Aleksandar Malivuk - shutterstock

Unzureichende Parkplätze sind seit Jahrzehnten ein logistischer Dauerbrenner. Selbst in der Pandemiephase besteht das gravierende Problem weiter. Und perspektivisch wird es sich sogar noch verschärfen.

Text: Herbert Schadewald

Fehlende Stellplätze für die Unterwegspausen der Brummifahrer erhöhen das Unfallrisiko. „Wir engagieren uns daher ganz gezielt für die Lösung des Lkw-Parkplatzmangels in Deutschland – und damit für eine Lösung, die nicht nur die Fahrer betrifft, sondern für uns alle von Relevanz ist“, betont Jan Dirk Dallmer, Vorstandsmitglied der KRAVAG-Logistic Versicherungs-AG.

Der führende deutsche Logistikversicherer weiß natürlich, dass der Straßenverkehr das globale wirtschaftliche Rückgrat darstellt. Denn die Betriebe müssen sich auf die zuverlässigen Transporte verlassen können. „Diese Zuverlässigkeit ist stark mit den Rahmen- und Arbeitsbedingungen in der Logistik verknüpft“, konstatiert Jan Dirk Dallmer und verdeutlicht: „Wer einen wichtigen Beitrag zur gesellschaftlichen Wertschöpfung leistet, sollte beispielsweise eine ruhige Pause in entspannter Atmosphäre verbringen können.“

Doch als Versicherer sieht er auch, dass die Unfallursachen „keineswegs allein bei den Fahrern zu suchen sind“. Denn nicht selten sind es

ungünstige Rahmenbedingungen wie eben fehlende Parkmöglichkeiten. Deshalb veröffentlichte die KRAVAG-Versicherung gemeinsam mit dem Bundesverband Güterkraftverkehr Logistik und Entsorgung (BGL) und Wissenschaftlern der Universität Duisburg-Essen im April ein sogenanntes White-Paper. Dieses analysiert, dass allein in Deutschland pro Nacht rund 40.000

Allein in Deutschland fehlen pro Nacht rund 40.000 Lkw-Stellplätze an den Autobahnen und Bundesstraßen.

Lkw-Stellplätze an den Autobahnen und Bundesstraßen fehlen. Der mangelnde Parkraum bedeutet für die Trucker (zusätzlichen) Stress bei der Suche nach einem Ruheplatz, um die gesetzlichen Lenkzeiten einhalten zu können.

„Das Problem wird sich in den kommenden Jahren durch zunehmende Logistikverkehre auf der Straße noch verstärken“, heißt es in dem gemeinsamen Situationsbericht. Die Autoren sind sich darin einig, dass „allein der Ausbau der öffentlichen Infrastruktur durch hohe Kosten und lange Planungszeiträume nicht zu einer Lösung

führen“ werde. Vielmehr seien privatwirtschaftliche Initiativen mit innovativen Konzepten gefragt. Denn wie das Zentrum für Logistik und Verkehr (ZLV) der Universität Duisburg-Essen ermittelte, sind die Autohöfe und Rastanlagen entlang der Autobahnen vor allem in den Nachtstunden weit über ihre Kapazität ausgelastet. Die Wissenschaftler konstatierten regionale

Belegungsgrade von über 350 Prozent. Dadurch weichen Trucker oft notgedrungen auf wilde Parkplätze aus, die nicht den geringsten Komfort wie eine Toilette bieten.

Bereits 2002 hatte der BGL medienwirksam mehrere tausende Unterschriften an den damaligen Bundesbau- und -verkehrsminister Kurt Bodewig (SPD) übergeben und damit das Thema „fehlende Lkw-Stellplätze“ auf die politische Tagesordnung gesetzt. Die daraus resultierende Stellplatzzählung dokumentierte die dramatische Lage. Seither wurden „zwar große Anstrengungen beim Parkplatzbau unternommen“, bilanziert BGL-Vorstandssprecher Prof. Dr. Dirk Engelhardt, aber andererseits „wächst der Bedarf an Lkw-Stellplätzen angesichts des zunehmenden Straßengüterverkehrs



Aus der BAST-Erhebung 2018 geht hervor, dass sich lediglich 61 Prozent der abgestellten Lastzüge auf zulässigen, also ausgewiesenen Parkflächen befanden.

Bild: Animaflora PicsStock - stock.adobe.com

mit jedem Jahr weiter“. So hat die Verkehrsleistung im Straßengüterverkehr laut dem ZLV der Universität Duisburg-Essen seit 2001 um über 40 Prozent zugenommen. Die Wissenschaftler sehen die Ursache dafür in der zunehmenden europäischen und internationalen Wirtschaftsverflechtung. Diese generiert mehr Transportleistungen. Doch auch der sich stetig verstärkende Onlinehandel trägt mit dazu bei.

Der BGL-Chef spricht sich deshalb dafür aus, dass die Politik „durch entsprechende Förderprogramme geeignete Anreize für zusätzliche Lkw-Stellplätze auch auf Betriebshöfen von Transportunternehmen und Speditionen wie auch bei Unternehmen der verladenden Wirtschaft“ sorgen möge. Dazu erarbeitete der BGL ein entsprechendes Konzept und legte es dem Bundesverkehrsministerium vor. Nun erwartet der Verband, dass voraussichtlich noch im Laufe dieses Jahres ein solches Förderprogramm veröffentlicht wird. Allerdings war der Bund auch nicht ganz untätig. So wurde zwischen 2008 und 2018 bereits rund eine Milliarde Euro in den Ausbau der Lkw-Rastmöglichkeiten investiert. Dadurch entstanden 17.300 zusätzliche Stellplätze. Diese deckten zwar den ermittelten Fehlbedarf bis 2013. Doch der Frachtverkehr nahm inzwischen weiter zu. Bis 2023 stehen nun weitere 510 Millionen Euro für den Rastanlagenausbau bereit. Doch bei derzeitigen Investitionskosten von 58.000 Euro pro Lkw-Stellplatz sind mit diesen Mitteln bis 2023 lediglich rund 8.500 neue Stellplätze realisierbar. Der akute Fehlbedarf beträgt aber mindestens 23.300.

Prof. Dr. Dirk Engelhardt macht darüber hinaus noch auf einen weiteren Aspekt auf-

merksam. Es geht um die Sicherheit auf den Lkw-Parkplätzen. „Parkende Lkw stehen nicht selten im Fokus krimineller Übergriffe – sowohl auf das Fahrpersonal als auch auf die Ladung oder den kompletten Lkw“, schildert er. Dabei seien „zur nachhaltigen Bekämpfung der organisierten Kriminalität und zur Eindämmung von Gelegenheitsdelikten wie Planenschlitzen oder Kraftstoffdiebstahl auf Lkw-Parkplätzen bereits einfache Sicherungsvorkehrungen wirkungsvoll“, meint der BGL-Chef und verweist auf Umzäunung, gute Beleuchtung und Kameraüberwachung. Er favorisiert in diesem Zusammenhang auch einen kontrollierten Zugang zu diesen Lkw-Stellplatzarealen. „In einem wei-

teren Schritt sollen derart ausgestattete ‚Sichere Lkw-Parkplätze‘ über elektronische Reservierungssysteme buchbar werden“, schlägt Prof. Dr. Dirk Engelhardt vor. Übrigens besteht bereits für die „Sicheren Lkw-Parkplätze“ ein De-minimis-Förderprogramm der Bundesregierung.

Turnusmäßig wird alle fünf Jahre die nächtliche Lkw-Parksituation an den Autobahnen durch die Bundesanstalt für Straßenwesen (BAST) im Auftrag des Bundesverkehrsministeriums erhoben. Letztmalig war das 2018. Diese Erhebung ergab ein Aufkommen von rund 94.100 Lkw pro Nacht bei einer Gesamtstellplatzkapazität von 70.800 – auf Autohöfen und Rastanlagen an den Autobahnen. Somit fehlten



Fehlende Stellplätze für die Unterwegspausen erhöhen das Unfallrisiko. Bild: dieter76 - stock.adobe.com



Dieter Abt, Betriebsleiter bei der Hofmann Kran-Vermietung GmbH & Co. KG, plädiert dafür, dass „für Sondertransporte mit übergroßen Längen die Möglichkeit der Parkplatzsperrung verbessert werden“ sollte. Bild: Ronald Rampsch - stock.adobe.com

schon im April 2018 durchschnittlich mindestens 23.300 Lkw-Stellplätze. „Bei dieser Zahl ist allerdings die unterschiedliche regionale Auslastung der Parkflächen noch nicht berücksichtigt“, teilt das ZLV mit. Doch die Wissenschaftler sind überzeugt, dass die ungedeckte Nachfrage „deutlich höher liegen“ werde. Doch auch nach der offiziellen Statistik „findet rund jeder dritte Lkw-Fahrer in den Nachtstunden keinen zulässigen und sicheren Stellplatz“, konstatiert das ZLV.

Aus der BAsT-Erhebung geht hervor, dass sich lediglich 61 Prozent der abgestellten Lastzüge auf zulässigen, also ausgewiesenen Parkflächen befanden. Fünf Prozent der Trucks stehen sogar komplett außerhalb der Rastanlagen – beispielsweise auf den Ein- und Ausfahrten oder sogar auf dem Standstreifen der Autobahn. Wie unfallträchtig solche Parkmanöver sind ist ebenfalls statistisch belegt. So stieg die Anzahl der Personenschäden, die aus Autobahnunfällen mit ruhendem Verkehr resultieren von 51 Prozent 2014 auf 62 Prozent 2019.

Viele Trucker, die der leidigen Ruheplatzsuche an der Autobahn überdrüssig sind, weichen

auf Industriegebiete aus. Doch diese sanitärfreien Gewerbestraßen sind nicht unproblematisch. Denn die Fachorganisation Transported Asset Protection Association (TAPA) stellte fest, dass sich 54 Prozent der Frachtdiebstähle an derartigen nicht klassifizierbaren Parkplätzen ereignen. Darüber hinaus verursachen diese „Wildparker“ auch Schäden an der kommunalen Infrastruktur, weil diese nicht für den ruhenden Lkw-Verkehr ausgelegt ist. Hinzu kommen die Hinterlassen-

mehr als eine Stunde unterwegs, um nach 17 Uhr einen Stellplatz zu finden. „Folglich resultieren aus dem Parkplatzmangel erhebliche Lenkzeit- und Effizienzverluste (fünf bis zehn Prozent), zusätzliche Fahrtstrecken und mehr Stress für die Lkw-Fahrer“, schlussfolgern die ZLV-Wissenschaftler.

Fakt ist: Für die Trucker wird sich die Parkplatzsituation an den Autobahnen nicht kurzfristig verbessern lassen. Deshalb hat das Bundesverkehrsministerium bereits 2020 einen Fünf-Punkteplan entworfen, der zu einem modernen und bedarfsgerechten Rastanlagen-system beitragen soll. Ziel dieses Papier ist es:

1. Neue Lkw-Parkmöglichkeiten auf den Rastanlagen des Bundes zu schaffen
2. Verstärkter Einsatz telematischer Parkverfahren (Kolonnen- und Kompakt-parken)
3. Reduzierung des Lkw-Parksuchverkehrs durch den Einsatz von Parkleitsystemen
4. Optimierte Nutzung des vorhandenen Lkw-Parkraums
5. Prüfung neuer Parkraummodelle in Autobahnnähe

Fakt ist: Für die Trucker wird sich die Parkplatzsituation an den Autobahnen nicht kurzfristig verbessern lassen

schaften der dort zwangsläufig campierenden Trucker, die die Standortattraktivität nachhaltig beeinträchtigen. Die dort ansässigen Unternehmen klagen über Imageverluste, weil sie mit den negativen Folgen des ruhenden Verkehrs in Verbindung gebracht werden.

Wie sehr die miserable Parkplatzsituation den Fahrern zu schaffen macht, verdeutlicht eine ZLV-Studie, die am Niederrhein angefertigt wurde. Danach waren 81 Prozent der Brummipiloten über 30 Minuten und 28 Prozent sogar



Auch dem Stellplatznotstand für Schwertransporte an hoch belasteten Bundesstraßen soll in den kommenden Jahren entgegenwirkt werden. Bild: waechter-media.de - stock.adobe.com



Besonders schwierig gestaltet sich für ihn die Parkplatzsituationen auf den gängigen Routen entlang der A 1, A 2 und A 9.

Bild: Animaflora PicsStock - shutterstock

Digitalisierung und Telematik ermöglichen beispielsweise aktuelle Informationen über die Anzahl und die Lage freier Stellplätze verfügbar zu machen, um so die bestehenden Flächen effizienter auszunutzen. So können beispielsweise im Kolonnen- und Kompaktparken zwei oder mehrere Lkw in einer Parkstandsreihe hintereinanderstehen. Die parkenden Lkw innerhalb dieser Reihe werden nach ihrer Abfahrtszeit zeitlich sortiert, wodurch eine reibungslose Weiterfahrt sichergestellt wird.

Im Vergleich zum konventionellen Parken ermöglicht dieses System eine 50-prozentige Kapazitätserhöhung.

Wo Licht ist, gibt es bekanntlich auch Schatten. So lohnt sich der Aufbau von telematisch unterstützten Parkverfahren nur für größere Rastanlagen. Außerdem kann selbst dort – je nach Anwendungsfall – ein konventioneller Ausbau unter bestimmten Voraussetzungen sinnvoller sein, als eine Flächennutzung durch ein Telematiksystem. Hinzu kommt, dass es bisher in der Praxis erst wenige telematische Parkanlagen gibt. Allerdings kann eben eine intelligente Steuerung der Parksuchverkehre mittels telematischer Parkleitsysteme dazu beitragen, die vorhandenen Kapazitäten besser auszuschöpfen und die Sucherverkehre nachhaltig zu reduzieren. Dafür müssen jedoch zunächst ausreichend freie Stellplätze verfügbar sein, auf die die Trucker zielgerichtet geleitet werden können.

Zweifelloos ist der Parkplatzmangel ein bundesweites Problem. Doch besonders betroffen sind Baden-Württemberg, Bayern, Hessen, Niedersachsen und Nordrhein-Westfalen. Baden-Württemberg erstellte im November 2019 eine jetzt veröffentlichte Studie zum Ausstattungs- und Erweiterungsbedarf an 16 ausgewählten Bundesstraßenparkplätzen. „Wir wollen dem Stellplatznotstand für Lkw auch an hoch belasteten Bundesstraßen in den kommenden Jahren entgegenwirken. Die Parkplätze sind oft zu klein

oder zu eng und sanitäre Einrichtungen fehlen“, bilanziert Landesverkehrsminister Winfried Hermann (Bündnis 90/Die Grünen). Für sechs der untersuchten Anlagen will das Land nun das Ausbaupotenzial prüfen.

„Für Schwer- und Sondertransporte müssten geeignete Plätze geschaffen werden, die gut erreichbar sind. Für die übrigen Verkehrsteilnehmer müssten diese gesperrt sein“, wünscht sich Dieter Abt, Betriebsleiter bei der Hofmann

„Für Schwer- und Sondertransporte müssten geeignete Plätze geschaffen werden, die gut erreichbar sind“

Kran-Vermietung GmbH & Co. KG. Er plädiert auch dafür, dass „für Sondertransporte mit übergroßen Längen die Möglichkeit der Parkplatzsperrung verbessert werden“ sollte. Doch leider werde dies „oft von den Behörden abgelehnt“, beklagt der Großraumlogistiker aus Paderborn. Er ärgert sich auch darüber, dass „manche Parkbuchten nicht erreichbar sind, da Querparker sie blockieren“. Doch „aufgrund der Fahrerkarten ist auch niemand bereit, während seiner Pausenzeit das Fahrzeug zu bewegen, um für Erleichterung zu sorgen“, schildert Dieter Abt. Besonders schwierig gestaltet sich für ihn die Parkplatzsituationen auf den gängigen Routen entlang der A 1, A 2 und A 9.

Seit Jahresbeginn agiert die neu geschaffene Autobahn GmbH des Bundes als Verkehrszentrale Deutschland. Doch die in Berlin ansässige Institution verfügt gegenwärtig noch nicht über eine konkrete Übersicht, wo sich die speziellen Großraum- und Schwertransportparkflächen an den Autobahnen befinden und wo weitere Flächen dafür geplant werden. An diesem Projekt werde allerdings gearbeitet, versichert Pressesprecher Benedikt Dederichs.

Noch kurz vor Jahreschluss legte Bundesverkehrsminister Andreas Scheuer (CSU) eine

neue Förderrichtlinie für Lkw-Parkplätze vor. Sie umfasst im ersten Schritt 90 Millionen Euro bis 2024, damit „die Trucker ihre Lkw sicher parken können und nicht irgendwo Wildwest abstellen müssen, weil die Parkplätze voll sind“, argumentiert er. Damit soll „dieses Dilemma“ aufgelöst „und gleichzeitig eine Gefahrenquelle für andere Verkehrsteilnehmer“ beseitigt werden, erläutert der Minister.

Auch im Bundesverkehrsministerium wurde

inzwischen erkannt, dass der konventionelle Neu- und Ausbau der Rastanlagen an Grenzen stößt. Deshalb sollen nun mit der Förderung private Investoren für autobahnahe Lkw-Parkplätze

gefunden werden. Also: Autohofansiedlungen. Diese Anlagen sollen dann mindestens 30 Lkw-Stellplätze und ausreichende Sanitäreinrichtungen umfassen und ganzjährig mindestens von 18 bis 6 Uhr geöffnet sein. Das Ministerium will derartige Aus- und Neubauten mit 70 Prozent und Umgestaltungen gar mit 90 Prozent fördern. Scheuer hofft, dass der Förderstart noch in diesem ersten Halbjahr erfolgen könne.

„Was einer allein nicht schafft, schaffen viele gemeinsam“, lautet das genossenschaftliche Prinzip des führenden Logistikversicherers, um die Parkplatzsituation lösen zu helfen. Denn mittels dem KRAVAG-Truck-Parking können Speditionen auf ihrem Betriebsgelände freie Stellflächen anbieten, die dann von Disponenten und Fahrern per App gebucht werden. Alle Komponenten dafür stellt KRAVAG seinen Kunden exklusiv zur Verfügung. Damit lassen sich die Arbeitsbedingungen für die Fahrer spürbar verbessern. Und die Unternehmer wissen immer, wer auf ihrem Betriebsgelände parkt. Und „ausgeruhte Lkw-Fahrer erhöhen die Sicherheit für alle Verkehrsteilnehmer“, unterstreicht BGL-Chef Prof. Dr. Dirk Engelhardt.