Verkehrsexperten schlagen Rastplatz-Alarm Immer mehr Unfälle durch fehlende Lkw-Parkplätze!

Wegen des großen Mangels an Lkw-Parkplätzen, greifen die Fahrer oft zu verheerenden Park-MaßnahmenFoto: Uli Deck / dpa veröffentlicht am 11.08.2019 - 12:46 Uhr

Ferien-Verkehr, dicke Rückreisestaus, Baustellen ohne Ende – und jetzt droht auch noch neuer Lkw-Ärger auf den deutschen Autobahnen!

Verkehrsexperten schlagen Alarm: Wegen des großen Mangels an Lkw-Parkplätzen gibt es nach Ansicht von Bundesverbänden und der Polizei ein erhöhtes Unfall-Risiko auf unseren Rastplätzen und den Zufahrten.

Das Problem: Das hohe Lkw-Aufkommen kann auf den Rastplätzen nicht aufgefangen werden – doch die Brummi-Fahrer müssen ihre gesetzlichen Ruhezeiten (nach viereinhalb Stunden Fahrtzeit) einhalten.

„Lkw-Fahrer machen das aus purer Verzweiflung“

Deshalb quetschen sie sich mit ihren Riesengefährten oft in die letzten Lücken oder halten sogar an hochgefährlichen Stellen wie den Autobahn-Abfahrten.

Wer sich noch auf einen der überfüllten Parkplätze quetschen kann, hat Glück Foto: Uli Deck / dpa

Martin Bulheller vom Bundesverband Güterkraftverkehr, Logistik und Entsorgung (BGL): „So etwas gab es früher nicht." Siegfried Brockmann, Leiter der Unfallforschung der Versicherer ergänzt: „Lkw-Fahrer machen das aus purer Verzweiflung." Nach seiner Beobachtung würden sich meist ausländische Lastwagenfahrer „querstellen". Doch es handele sich dabei nicht um Bequemlichkeit.

Brockmann warnt: „Vollgestellte Rastplatze an Autobahnen sind ein bundesweites Thema, vor allem an den großen Transitautobahnen." Belegt werden seine Aussagen nur indirekt – aber es gibt eine Tendenz: Im vergangenen Jahr waren nach Angaben des Statistischen Bundesamtes 8611 Lastwagen auf Autobahnen an Unfällen mit Verletzten und Toten beteiligt. Zwar ist nicht ermittelt worden, wie oft überfüllte Parkplätze für Unfälle verantwortlich waren. Doch Unfälle dieser Art fallen zunehmend auf.

Lesen Sie auch

-

  15.000 Tonnen an den Straßen Unfassbar, wie vermüllt unsere Autobahnen sind

Eine Nachricht für die Tonne: Deutschlands Autobahnen sind echte Müllhalden! Teilweise achtlos weggeworfen, teilweise gezielt entsorgt.

-

  Was zahlen Spediteure? So unglaublich sind die Lohn-Unterschiede für Brummi-Fahrer

  Der Lkw-Branche fehlen Tausende Fahrer – bringen neue EU-Sozialstandards (u.a. Kabinenschlafverbot) die Wende? Was zahlen Spediteure?

Zwei Beispiele

► **5. Juni 2019:** Ein Lastwagen will auf der A5 bei Weingarten nahe Karlsruhe auf einen Parkplatz einbiegen. Doch die Einfahrt ist von einem Lastzug blockiert. Der Fahrer schert auf die Autobahn zurück. Ein mit 40 Menschen besetzter Fernbus kann nicht mehr ausweichen und fährt auf den Lastwagen auf. Sieben Menschen werden zum Teil schwer verletzt. Weitere Folgen: Vollsperrung, lange Staus und hoher Sachschaden.

Bei einem schlimmen Auffahrunfall starben im Januar 2018 zwei Menschen auf der A6. Schuld: Ein falsch abgestellter SchwertransporterFoto: Kohls / dpa

► **10. Januar 2018:** Auf der A6 bei Bad Rappenau (nahe Heilbronn) bleibt ein Schwertransporter mit Begleitfahrzeug auf dem Verzögerungsstreifen vor dem Parkplatz

stehen – Parkplatz überfüllt! In der Dunkelheit rast ein Auto ungebremst in das Begleitfahrzeug. Beide Fahrzeuge fangen Feuer, zwei Menschen kommen ums Leben.

Polizei muss Fahrer oft wecken

Für die Polizei an den deutschen Autobahnen hat sich der Parkplatz-Mangel zu einem täglichen Problem entwickelt: Immer häufiger müssen Beamten die Lkw-Falschparker aufwecken und auffordern weiterzufahren. Lothar Batschauer, Leiter der Autobahnpolizei Karlsruhe: „Die Parkplätze langen vorne und hinten nicht." Aus diesem Grund drücken die Polizisten bei Falschparkern auf der Rastanlage schon mal ein Auge zu.

Doch auf Standstreifen oder in Ein- und Ausfahrten der Rastplätze gibt es kein Pardon. Batschauer: „Das ist brandgefährlich." In der Regel gibt es zunächst ein „verkehrserzieherisches Gespräch". Uneinsichtige müssen bis zu 160 Euro zahlen.

Erst im Juni fuhr ein Reisebus im Dunkeln auf einen Lkw auf. Es gab mehrere SchwerverletzteFoto: Thomas Riedel / dpa

Nach Schätzung des BGL sind auf Deutschlands Straßen rund 500 000 einheimische Lastwagen und mindestens 300 000 ausländische Lkw unterwegs – Tendenz steigend. Der Bund müsse beim Stellplatzausbau Gas geben. Das fordern auch die Verkehrsminister der Länder.

15 000 neue Plätze noch viel zu wenig

Zwar war der Bund nicht untätig: Seit 2010 sind in Deutschland 15 000 neue Stellplätze entstanden. Derzeit gibt es laut Verkehrsministerium rund 51 000 Lkw-Parkmöglichkeiten auf den Rastanlagen entlang der Autobahnen. Viel zu wenig, so der BGL.

Der Verband schätzt, dass bundesweit zwischen 35 000 und 40 000 Lkw-Stellplätze fehlen. Den genauen Bedarf hat die Bundesanstalt für Straßenwesen (BASt) in einer neuen Studie ermittelt, die derzeit vom Bundesverkehrsministerium ausgewertet wird.

Neben Neu-, Aus- und Umbau der Rastanlagen setzt man vor Ort auf eine intelligente Verkehrssteuerung. Dazu zählen nach Angaben des Stuttgarter Verkehrsministeriums Hinweise auf freie Plätze sowie Kolonnen- und Kompaktparken. An der Rastanlage Breisgau wird eine Laserscan-Technologie getestet, die freie Plätze erfassen und ins Netz stellen soll.

Über 31.000 Lkw Parkplätze fehlen entlang den Deutschen Autobahnen

VEDA-Analyse bringt jetzt Klarheit - Strategiewechsel ist notwendig!
Die Hilferufe kommen mittlerweile im wöchentlichen Rhythmus über alle Medien aus allen Ballungszentren Deutschlands: „Wir sind völlig überparkt, die Lkws stehen überall, warum gibt es nicht viel mehr Parkplätze?“.

Seit Jahren sind die Autobahn-Raststätten vollgepfercht und die Lkw stehen bis auf die Autobahn hinaus, nun aber vermehrt unerlaubt in autobahnnahen Wohn- und Gewerbegebieten, an Wald- und Wiesenrändern und als neue Negativqualität mittlerweile sogar auf den Standstreifen der Autobahn. Die bemitleidenswerten Lkw-Fahrer suchen stundenlang ergebnislos einen vernünftigen Parkplatz, die Anlieger sind entsetzt angesichts der ungewollten nächtlichen Nachbarschaft und den daraus resultierenden Hinterlassenschaften und die korrelierenden tragischen Unfälle mit Todesfolge sind innerhalb weniger Jahre um das Dreißigfache gestiegen. Von Bund- und Ländern werden seit Jahren mit erheblichen Anstrengungen Lkw-Parkplätze errichtet, aber nur auf der Autobahn. Das reicht aber nicht, das Defizit steigt trotzdem jedes Jahr und auch zukünftig beständig an. Die Potentiale neben der Autobahn bleiben aber bis jetzt völlig unbeachtet. Auch den Auftragsverwaltungen und der Politik ist aber nun eindeutig bewusst geworden, dass es zwingend zum Strategiewechsel kommen muss.

Außerdem spart dies einen Milliardenbetrag, denn neben der Autobahn kostet die Errichtung eines jeden Lkw-Parkplatzes mindestens 50.000 Euro weniger. Aber nun kommt noch ein weiterer Problemkreis hinzu, die ausufernden Ladungsüberfälle auf parkende Lkws durch organisierte Kriminalität, insbesondere bei den ungeschützt abgestellten Lkws.

Zwangslage verschärft sich durch Ladungsübergriffe und hohe Herstellkosten

Bund und Länder bauen mit ganz erheblichen Anstrengungen durchschnittlich jährlich bis zu 1.500 neue Lkw Parkplätze auf der Autobahn, Tendenz aber stark fallend, weil die großen und genehmigungsrechtlich einfacheren Potentiale überwiegend ausgeschöpft sind. Meist lassen sich nur noch mit mehrjährigem Aufwand durchschnittlich relativ kleine Lkw-Parkplatzkontingente realisieren. Dadurch haben sich auch die Herstellpreise auf über 80.000 Euro erhöht, die die Länder für jeden einzelnen neugebauten Lkw-Parkplatz bezahlen müssen. Laut den Verkehrsprognosen des Bundes wächst das Transportaufkommen von Lkws noch ein gutes Jahrzehnt überproportional weiter. Umgerechnet benötigen mehr als 2.500 zusätzliche Lkw-Fahrer Jahr für Jahr auch zukünftig einen Schlafparkplatz. **Um den bestehenden Missstand von mindestens 31.000 Stellplätzen abzubauen, benötigt man auf der Autobahn bei einer jährlichen Neubauquote wie bisher – die zukünftige Nachfrage**

also noch gar nicht berücksichtigt – alleine 20 Jahre.

Deutschland ist Europas Transitland Nummer 1 – Alpen und Nordsee lassen keine Umfahrung zu

Fast jeder, der ein internationales Geschäft machen möchte, muss eine Deutsche Autobahn benutzen. Im Norden durch die Nord- und Ostsee und im Süden durch die Alpen begrenzt, muss jeder, egal aus welcher Himmelsrichtung Europas er kommt, ein großes Stück Deutsche Autobahn benutzen. Seit der Wiedervereinigung 1990 und dem dadurch möglichen Handelsaustausch in die Ostländer stieg deshalb der Lkw-Verkehr in Deutschland sprunghaft an, und das Ende der Zuwächse ist noch nicht in Sicht. Selbst Megaanstrengungen von Bund- und Ländern schafften es nicht, die notwendigen Parkplatzinfrastrukturen auf der Autobahn zu errichten. Es fehlt nicht an Restaurants und Tankstellen auf und entlang der Autobahn, die stehen teilweise gähnend leer, es fehlt ausschließlich an Parkraum, gerade für diejenigen, die in Deutschland keinerlei Umsätze auslösen, sondern nur schnell passieren wollen, aber irgendwo schlafen müssen, bzw. die gesetzlich vorgeschriebenen Fahrpausen einhalten wollen. Frühere Analysen der Autohofketten haben ergeben, dass über 50% der Lkw-Autobahnbenutzer auf den Rastanlagen keinerlei Konsum auslösen, also weder tanken, noch essen und trinken, oder im Shop etwas kaufen. Diese größte Gruppe parkt zudem sehr frühzeitig die kostenlosen Parkplätze zu.

Vagabundierende Lkw-Fahrer ohne jede Versorgung

Die Not ist so groß, dass seit gut zwei Jahren sogar einfach auf den Standstreifen der Autobahn (u.a. Ballungszentren München, Nürnberg, Heilbronn, Frankfurt, Hannover, Ruhrgebiet und Hamburg) der Lkw abgestellt wird. Dort „vagabundieren“ die Fahrer, von höllischem Lärm umgeben, abgeschnitten von Toiletten, Waschmöglichkeiten und Kommunikation.

Direkt an den Autobahnausfahrten befinden sich die mittelständischen Autohöfe, die sich mit einem Schwerpunkt auf die Lkw-Kundschaft spezialisiert haben. Dort übernachten wochentags über 30.000 Lkws. Somit stellen die Autohöfe heute gut die Hälfte der unproblematischen Lkw-Parkflächen in Deutschland zur Verfügung. In diesen autobahnnahen Gewerbegebieten liegt aber noch ein kurz- und mittelfristiges Lkw-Parkplatz-Neubaupotential in fünfstelliger Höhe. Auch kostet dort der Parkplatzbau nicht einmal die Hälfte im Vergleich zum Bau „auf“ der Autobahn. Werden diese Flächen mit einbezogen, spart sich der Steuerzahler über 50.000 Euro pro Lkw-Parkplatz, insgesamt einen Milliardenbetrag.

Die Autohöfe müssen wohl deshalb zukünftig von der Verkehrspolitik noch weit intensiver eingebunden werden, sonst wird die Parkplatztragödie auch innerhalb der nächsten Jahrzehnte nicht aufgearbeitet. Erste Bundesländer waren schon erfolgreich. In Kooperation konnten hier einige tausend neue Lkw-Parkplätze geschaffen werden.

Auch haben die Autohöfe initiativ angefangen, sich der explodierenden Ladungskriminalität mit mittlerweile jährlichen Schäden in Milliardenhöhe entgegenzustemmen. Bereits 20 Anlagen quer durch Deutschland bieten mit dem „Premium-Parken“ Konzept schon erste „Sicherheitsinseln“ an.

E-Mobilität bei Autohöfen mit dreifacher Effizienz wichtig für die E-Auto-Akzeptanz

Da die Autohöfe über die Autobahnausfahrt von beiden Autobahnrichtungen und von der anliegenden Region angefahren werden können, sind die Schnellladesäulen hier dreifach ausgelastet. Dadurch entstehen Sonderformen im Alleinstellungsmerkmal, wie die Supercharger von TESLA. Der Bundesbürger wird sich dann in größerer Anzahl für das E-

Auto entscheiden, wenn eine Nachladung auch außerhalb der Stadt, also bei weiteren Fahrten, absolut gesichert ist. Da dies im Besonderen in den Autohöfen geschieht, sind sie für die Entwicklung des E-Auto Marktes von wesentlicher Bedeutung.

Statistik
Unfälle mit Todesfolge aufgrund von Autobahnbenutzern, die auf wildgeparkte Lkws auffahren, die auf überfüllten Raststätten abgestellt waren:
Vor 2016 gab es in drei Jahren durchschnittlich einen toten Fahrer.
In 2016 waren es bereits vier Tote.
Im ersten Halbjahr 2017 sind es nun schon sechs Tote.

Lkw-Parkplatzdefizit
Die Vereinigung Deutscher Autohöfe e.V. , kurz VEDA, analysiert bereits seit 1990 die Parkplatzsituation rund um die Deutschen Autobahnen. Die Prognosen lagen bis jetzt immer richtig, mit sehr geringer Abweichung. Das nun ausgewertete Zahlenmaterial setzt sich zusammen aus einer permanenten Fortschreibung der bestehenden und hinzukommenden Lkw Parkstände, aus den aktuellen Fehlbestandsmeldungen der Fachbehörden der Länder und aus nächtlichen Stichpunktzählungen auf ausgewählten Streckenzügen außerhalb der offiziellen Parkplatzanlagen. In der Zahl von 31.000 Lkw Parkplätzen sind die 7.000 Lkws beinhaltet, die extrem verkehrsgefährdend auf dem Standstreifen der Autobahn, im Ein- und Ausfahrtsbereich und im Pkw-Tank- und Parkbereich der bewirtschafteten und unbewirtschafteten Autobahn-Raststätten. Eine Probe kann man machen über das früher bereits festgestellte Defizit, fortgeschrieben mit dem durchschnittlich jährlich hinzukommenden Minus, der Differenz aus dem tatsächlichen Neubau und dem notwendigen Neubau aufgrund der Bundes-Prognosen im Straßengütertransportzuwachs.

Quelle: VEDA e.V.
Foto: dpa

Handelsblatt

VERKEHRSPOLITIK

Risiko Rastplatz: Fehlende Lkw-Parkplätze provozieren Unfälle

Datum: 11.08.2019 14:17 Uhr

8611 Lastwagen verursachten im vergangenen Jahr auf Autobahnen Unfälle mit Verletzten und Toten. Als Grund werden überfüllte Parkplätze vermutet.

Parkende Lkws

Derzeit gibt es laut Verkehrsministerium rund 51.000 Lkw-Parkmöglichkeiten auf den Rastanlagen entlang der Autobahnen.

(Foto: dpa)

Karlsruhe. Ein Lastwagen will auf der A5 bei Weingarten nahe Karlsruhe auf einen Parkplatz einbiegen. Doch die Einfahrt ist von einem Lastzug blockiert. Der Fahrer schert auf die Autobahn zurück. Ein mit 40 Menschen besetzter Fernbus kann nicht mehr ausweichen und fährt auf den Lastwagen auf.

Sieben Menschen werden zum Teil schwer verletzt. Weitere Folgen: Vollsperrung, lange Staus und hoher Sachschaden. Der Unfall in der Nacht zum 5. Juni ist kein Einzelfall. Bundesweit kommt es immer wieder zu Unglücken und brenzligen Situationen, weil Lastwagen Autobahnparkplätze blockieren, auf den Ein- und Abfahrten stehen oder auf dem Standstreifen.

Und manchmal sterben deshalb Menschen – wie am 10. Januar 2018 auf der A6 bei Bad Rappenau nahe Heilbronn. Da war ein Schwertransporter mit Begleitfahrzeug auf dem Verzögerungsstreifen vor

dem Parkplatz stehen geblieben, weil der Rastplatz dicht war. In der Dunkelheit raste ein Auto ungebremst in das Begleitfahrzeug. Beide Fahrzeuge fingen Feuer, zwei Menschen kamen ums Leben.

Im vergangenen Jahr waren nach Angaben des Statistischen Bundesamtes 8611 Lastwagen auf Autobahnen an Unfällen mit Verletzten und Toten beteiligt. Wie oft ein voller Parkplatz Ursache war, verrät die Statistik nicht. Doch solche Unfälle fallen zunehmend auf.

THEMEN DES ARTIKELS

Verkehrspolitik +

Verkehrsexperten haben das Problem schon lange im Blick. „Vollgestellte Rastplatze an Autobahnen sind ein bundesweites Thema, vor allem an den großen Transitautobahnen“, sagt Siegfried Brockmann, Leiter der Unfallforschung der Versicherer. Gefährlich werde es, wenn Einfahrten zugestellt seien und davor geparkt werde. Problematisch seien vor allem Lastwagen auf Standstreifen.

„So etwas gab es früher nicht“, sagt Martin Bulheller vom Bundesverband Güterkraftverkehr, Logistik und Entsorgung (BGL). Meist sind es nach seiner Beobachtung ausländische Lastwagen, die das tun. Aber egal woher: Es geschieht nicht aus Bequemlichkeit.

„Lkw-Fahrer machen das aus purer Verzweiflung“, meint Unfallforscher Brockmann. Sie müssen nach Stunden am Steuer ihre gesetzlich vorgeschriebenen Ruhezeiten einhalten. Das heißt: Nach spätestens viereinhalb Stunden müssen sie eine Pause einlegen

Ob auf der A5, A6, A7, A8 oder der besonders stark belasteten Ost-West-Achse A2: Immer häufiger muss die Polizei Lkw-Falschparker aufwecken und auffordern weiterzufahren. Zahlen hat auch die Autobahnpolizei Karlsruhe nicht. Doch ihr Leiter Lothar Batschauer ist überzeugt - wie seine Kollegen in Heilbronn und anderswo: „Das nimmt zu.“

150.000 Fahrzeuge, darunter 30.000 Lastwagen, passieren täglich die A5 bei Karlsruhe. „Die Parkplätze langen vorne und hinten nicht“, sagt Batschauer. Die Polizisten drücken bei Falschparkern auf der Rastanlage schon mal ein Auge zu.

Zunehmende Lkw-Dichte

Doch auf Standstreifen oder in Ein- und Ausfahrten der Rastplätze gibt es kein Pardon. „Das ist brandgefährlich.“ Die Lkws müssen weg. In der Regel gibt es zunächst ein „verkehrserzieherisches Gespräch“. Uneinsichtige müssen bis zu 160 Euro löhnen.

„Die Polizei verfolgt solche Verstöße, sie hat aber auch Beißhemmung“, sagt Brockmann. Denn wohin, wenn alle Parkplätze längst voll sind? Vor allem abends und am Wochenende geht vielerorts nichts mehr. „Letztlich lässt sich das Problem nicht mit der Polizei lösen, nur durch eine drastische Kapazitätserhöhung der Rastplätze“, meint der Verkehrsexperte.

Die Not ist groß: Durch Globalisierung und boomenden Online-Handel nimmt die Lkw-Dichte zu - und damit der Bedarf an Stellplätzen. Hinzu kommt nach Beobachtung von BGL-Sprecher Bulheller, dass vor allem Lkw aus Osteuropa auf Parkplätzen tagelang auf den nächsten Auftrag warten – und sie so für andere Fahrer blockieren. „Die wohnen dort richtig“, bestätigt Polizist Batschauer.

Nach Schätzung des BGL sind auf Deutschlands Straßen rund 500.000 einheimische Lastwagen und mindestens 300.000 ausländische Lkw unterwegs – Tendenz steigend. Der Bund müsse beim Stellplatzausbau Gas geben. Das fordern auch die Verkehrsminister der Länder.

Der Bund war nicht untätig. Seit 2010 sind in Deutschland 15.000 neue Stellplätze entstanden. Derzeit gibt es laut Verkehrsministerium rund 51.000 Lkw-Parkmöglichkeiten auf den Rastanlagen entlang der Autobahnen. Viel zu wenig, so der BGL. Der Verband schätzt, dass bundesweit zwischen 35.000 und 40.000 Lkw-Stellplätze fehlen.

Den genauen Bedarf hat die Bundesanstalt für Straßenwesen (BASt) in einer neuen Studie ermittelt, die derzeit vom Bundesverkehrsministerium ausgewertet wird. Doch bis neue Parkplätze gebaut sind, vergehen Jahre. Und bis dahin dürfte auch der Verkehr noch zulegen.

Neben Neu-, Aus- und Umbau der Rastanlagen setzt man vor Ort auf eine intelligente Verkehrssteuerung. Dazu zählen nach Angaben des Stuttgarter Verkehrsministeriums Hinweise auf freie Plätze sowie Kolonnen- und Kompaktparken. An der Rastanlage Breisgau wird eine Laserscan-Technologie getestet, die freie Plätze erfassen und ins Netz stellen soll.

„Wir hoffen, dass die Politik bald eine Lösung findet“, sagt Rainer Köller von der Polizei Heilbronn. Auch dort sind nachts alle Parkplätze „überbelegt“. Nahezu täglich müssen seine Kollegen raus, um Falschparker zur Weitererfahrt aufzufordern und notfalls abzuschleppen. „Trucker-Romantik, das war einmal“, sagt Autobahnpolizist Batschauer. „Die Fahrer sind die ärmsten Hunde.“

Mehr: Der Bundesrat fordert mehr Schutz vor Lkw-Unfällen. Dazu will ein EU-weiten Abbiege-Assistenten anstoßen.

© 2018 Handelsblatt GmbH - ein Unternehmen der Verlagsgruppe Handelsblatt GmbH & Co. KG
Verlags-Services für Werbung: www.iqm.de (Mediadaten) | Verlags-Services für Content: Content Sales Center | Sitemap | Archiv
Realisierung und Hosting der Finanzmarktinformationen: vwd Vereinigte Wirtschaftsdienste GmbH | Verzögerung der Kursdaten: Deutsche Börse 15 Min., Nasdaq und NYSE 20 Min.