

Lkw-Parkplätze an Autobahnen

Vorstandsbeschluss vom 06.10.2026 auf Basis der Empfehlungen des Vorstandsausschusses Verkehrsinfrastruktur

Einführung

An bundesdeutschen Autobahnen besteht ein eklatanter Mangel an Lkw-Parkplätzen. Nacht für Nacht suchen mehr als 102.000 Lkw-Fahrende eine Parkmöglichkeit. Ihnen stehen aber nach Berechnungen der Bundesanstalt für Straßenwesen (BASt) nur rund 82.000 Plätze zur Verfügung. Der Versicherungskonzern KRAVAG sowie der Bundesverband Güterkraftverkehr Logistik und Entsorgung (BGL) e.V. beziffern die Lücke auf 35.000 bis 40.000 Plätze. Die Differenz bezieht sich auf unterschiedliche Zählweisen. Die BASt berücksichtigt in ihrer Statistik neben der Überbelegung ausgewiesener Lkw-Parkflächen auch tolerierte und tolerierbare Stellplätze, während BGL und KRAVAG diese nicht mit in ihre Statistik einbeziehen.

Für das Lkw-Fahrpersonal ist aus Gründen der Verkehrs- und der Arbeitssicherheit vom Gesetzgeber das strikte Einhalten von Ruhe- und Pausenzeiten vorgeschrieben. Grundsätzlich gilt: Ausgeruhte Lkw-Fahrende erhöhen die Sicherheit für alle Verkehrsteilnehmenden! Aufgrund des Parkplatzmangels stehen Lkw-Fahrende aber immer wieder vor dem Problem, keinen freien Stellplatz zu finden. Diese Situation führt zu zeitraubenden, stressigen und unökologischen Parkplatzsuchverkehren und veranlassen Lkw-Fahrende in ihrer Not zum Parken an dafür nicht geeigneten Stellen, wie etwa Zu- und Abfahrten von Autobahnparkplätzen oder auf den Seitenstreifen. Dies führt Jahr für Jahr zu schweren und tödlichen Unfällen, was im Sinne der Vision Zero nicht hinnehmbar ist. Unfallauswertungen von Destatis belegen zahlreiche Unfälle mit Personenschaden pro Jahr, darunter mehrere Getötete und dutzende Schwerverletzte. Fast an jeder zweiten Rastanlage (48 von 100) parkten Lkw laut einer Erhebung des ADAC hochriskant¹, also in Ein- und Ausfahrten oder sogar auf dem Seitenstreifen der Autobahn.

Eine Verschärfung der Situation droht, wenn in den nächsten Jahren im Zuge des Ausbaus der dringend notwendigen öffentlichen Ladeinfrastruktur für E-Lkw die bereits heute schon zu geringen Flächenkapazitäten geteilt werden müssen. Darüber hinaus ist zu berücksichtigen, dass laut einer Güterverkehrsprognose des Bundesministeriums für Verkehr (BMV) aus dem Jahr 2024 von einer Zunahme des Straßengüterverkehrs bis zum Jahr 2040 von 34 % auszugehen ist.

¹ <https://www.adac.de/news/lkw-parken-raststaetten-2025/>

Um die Parkraumsituation zu entschärfen, hat das BMV bereits 2021 ein Fünf-Punkte-Programm aufgelegt, das Ende 2024 nochmals konkretisiert wurde². Im Detail umfasst es folgendes:

1. Realisierung von zusätzlichen Lkw-Abstellmöglichkeiten
2. verstärkter Einsatz telematischer Parkverfahren
3. digitale Lkw-Parkstandserfassung
4. effektive Nutzung des vorhandenen Lkw-Parkraums
5. Förderprogramm für private Investitionen an Bundesautobahnanschlussstellen.

Der DVR unterstützt diese Initiative ausdrücklich. Die folgenden Forderungen werden in dem Wissen erhoben, dass diese zum Teil bereits auf den Arbeitsebenen von BMV und Autobahn GmbH des Bundes diskutiert oder berücksichtigt werden. Die gelebte Praxis zeigt jedoch, dass die bisherigen Umsetzungsformen nicht ausreichen, den Stellplatzmangel rasch und effektiv zu beheben. Das BMV sowie die Autobahn GmbH des Bundes werden aufgefordert, die folgenden Forderungen rasch umzusetzen. Dabei soll größtmöglicher Wert auf klar geregelte Zuständigkeiten und der Verzicht auf bürokratisch überregulierende Vorlage- und Genehmigungsprozesse sowie eine erhöhte Fokussierung auf das übergeordnete allgemeine öffentliche Interesse im operativen Geschäft gelegt werden. Zudem wird eine umfassende Transparenz in der Umsetzung aller Maßnahmen gefordert. Nicht zuletzt will der DVR auch an die im aktuellen Koalitionsvertrag der CDU/CSU-SPD Bundesregierung festgehaltenen Absicht nach der Schaffung „gut ausgestatteter Lkw-Stellplätze“ erinnern.

Empfehlungen / Forderungen

1. Vorhandenen Parkraum besser nutzen, bekannt bzw. zugänglich machen

1.1 Telematische Parkverfahren (Kompakt- und Kolonnenparken) umsetzen

Der DVR fordert das BMV und die Autobahn GmbH des Bundes auf, telematische Parkverfahren (Kompakt- und Kolonnenparken) umzusetzen, wo immer Parkraum knapp und dies machbar ist.

Die Prüfung aller bestehenden und geplanten BAB-Anlagen auf Umbau zu Kompakt- und Kolonnenparken sowie ein öffentlicher Bericht zur Machbarkeit unter Berücksichtigung des Bedarfs vor Ort sind vorzunehmen.

1.2 Öffentliche Daten zum Parkplatzangebot aller autobahnnahen Parkmöglichkeiten und zur raumzeitlichen Prognose zur Verfügung stellen

Der DVR fordert das BMV auf, öffentliche Daten zum Parkplatzangebot aller autobahnnahen Parkmöglichkeiten und insbesondere auch zur raumzeitlichen Prognose verfü- und nutzbar

² <https://www.bmv.de/SharedDocs/DE/Artikel/StB/5-punkte-plan-lkw-parken.html>

zu machen.

1.3 Maßnahmen gegen das Blockieren von Lkw-Parkplätzen

Der DVR fordert Bund und Länder auf, die ordnungsgemäße Nutzung von Lkw-Parkplätzen durch geeignete Maßnahmen wie Parkverbote, Kameraüberwachung und konsequente Sanktionierung zu gewährleisten.

2. Schaffung von zusätzlichem Parkraum (Neubau und Erweiterung von Anlagen)

2.1 Masterplan zum Aus- und Neubau von Lkw-Parkplätzen

Der DVR fordert das BMV auf, gemeinsam mit der Autobahn GmbH des Bundes das Netzkonzept für den Aus- und Neubau von Lkw-Parkplätzen so fortzuschreiben, dass es den Bedarf, aber auch die Erfolgsaussichten der einzelnen Projekte und die zeitnahe Umsetzung berücksichtigt. Dazu gehört auch, schrittweise ein dichtes Netz an Ladeinfrastruktur für die steigende Anzahl von E-Lkw aufzubauen. Das Netzkonzept sollte im Sinne der Transparenz öffentlich zugänglich gemacht werden.

Der DVR fordert das BMV zudem auf, z. B. durch KI-basierte „Best-Practice und Was-wäre-wenn“-Analysen auszuwerten, warum Aus- und Neubau von Lkw-Parkplätzen an gewissen Orten erfolgreich waren und an anderen Orten scheiterten.

2.2 Finanzierung von Parkraum sicherstellen

Der DVR fordert das BMV und die Autobahn GmbH des Bundes auf, im Finanzierungs- und Realisierungsplan eine auskömmliche Finanzierung des Stellplatzausbaus sicherzustellen.

Der DVR fordert das BMV auf, das Förderprogramm für Lkw-Stellplätze (SteP³) außerhalb von Autobahnen fortzusetzen und bekanntzumachen.

2.3 Ausnutzung vorhandener Flächen optimieren

Der DVR fordert das BMV auf, auf Park- und Rastanlagen mit hohem Parkdruck auch „kleine“ Ausbaupotenziale zu nutzen. Bei diesen Anlagen sollte geprüft werden, ob durch überschaubare Baumaßnahmen die Anzahl der Lkw-Stellplätze auf der verfügbaren Fläche erhöht werden kann. Praxisgerechte Anleitungen sind zu entwickeln.

³ <https://www.bmv.de/SharedDocs/DE/Artikel/StB/foerderprogramm-lkw-stellplaetze-step.html>

3. Mindestausstattung der Anlagen für Sicherheit und menschliche Bedürfnisse

Bei Neu- und Umbauten sollten die grundlegenden Rechte des Nutzerkreises berücksichtigt werden (Quality of stay i.d.R. für Fahrpersonal, dessen Arbeitsplatz nicht in den Anwendungsbereich der Arbeitsstättenverordnung fallen, die deshalb aber nicht rechtelos sein dürfen).

3.1 Mindestausstattung der Anlagen für menschliche Bedürfnisse

Der DVR fordert die Autobahn GmbH des Bundes auf, an allen nicht bewirtschafteten Parkplätzen WC-Anlagen und möglichst Trinkwasserentnahmestellen für Fahrpersonal zur Verfügung zu stellen. Weitere Ausstattungen sind wünschenswert, dürfen aber den Aus- und Neubau von Anlagen nicht verhindern. Bei der Umsetzung sollten besonders die Bedürfnisse und Anforderungen von weiblichem Fahrpersonal berücksichtigt werden.

3.2 Mindestausstattung der Anlagen für Kontrollzwecke

Der DVR fordert die Autobahn GmbH des Bundes auf, für jede Park- und Rastanlage zu prüfen und festzulegen, wo polizeiliche Kontrollen im Rahmen des Streifendienstes durchgeführt werden können.

3.3 Möglichkeiten zum Entfernen von Schnee und Eis von Lkw-Dächern

Damit die Lkw-Fahrenden ihre Pflicht zum Entfernen von Schnee und Eis von Lkw-Dächern erfüllen können, müssen ausreichend Zugangs- und Hilfsmittel dafür vorhanden sein. Der DVR fordert die Autobahn GmbH des Bundes auf, flächendeckend Zugangs- und Hilfsmittel (bevorzugt Gerüste) in ausreichender Zahl zu planen und zu bauen, um das gefährliche Verlieren von Schnee und Eis von Fahrzeugdächern während der Fahrt zu verhindern. Die Zahl ergibt sich aus der Zahl der Lkw-Abstellplätze und dem Lkw-Verkehrsaufkommen an der Autobahn.

3.4 Ausstattung der Anlagen und Erhöhung der Sicherheit

Der DVR fordert das BMV auf, Ausstattungsstandards für Park- und Rastanlagen festzulegen. Bestandteile eines solchen Standards müssen sein:

- Erfassung freier Stellplätze
- WLAN (z.B. für Informationen zur Verkehrssicherheit und Parkplatzsuche)
- Beleuchtungseinrichtungen
- Bereitstellung von Defibrillatoren
- Informationsangebote zu ärztlicher Mindestversorgung etc.

4. Strategische, organisatorische und operative Verbesserungen

Derzeit sind Organisation, rechtliche Rahmenbedingungen und verfügbare Wissensgrundlagen nur bedingt geeignet, um bei der seit Jahrzehnten bekannten Problematik des Mangels an Lkw-Stellplätzen rasch und wirksam Fortschritte zu erzielen.

Beschleunigungsmaßnahmen, wie sie seit kurzem beim Brückenbau der Autobahn GmbH des Bundes erfolgreich umgesetzt werden, müssen auch für den Bereich des Lkw-Parkens eingesetzt werden.

4.1 Verbindliche und praxisorientierte Werkzeuge und Anleitungen

Das BMV wird aufgefordert, im Benehmen mit dem BMF

die Grundlagen für den Nachweis der Wirtschaftlichkeit telematischer Parkverfahren zu aktualisieren und zu vereinfachen, so dass zukünftig insbesondere der Aufwand einer zu erstellenden Vergleichsplanung verringert wird.

Die Autobahn GmbH des Bundes und die FGSV werden aufgefordert, im Rahmen der Aktualisierung der Empfehlung für Rastanlagen an Straßen (ERS)

- kurzfristig aktuelle und praxisgerechte Handlungsempfehlungen zu erarbeiten, wie bei der Planung von Rastanlagen digitale und flächensparende Parklösungen zu integrieren sind sowie
- umsetzungsorientierte Werkzeuge für Planungsverantwortliche zu schaffen, damit diese das telematische Parken funktional und effizient einsetzen können.

4.2 Einrichtung eines zentralen Fachgremiums zur technischen und planerischen Unterstützung

Der DVR fordert, das bereits eingerichtete Kompetenzzentrum der Autobahn GmbH des Bundes zügig mit allen notwendigen Ressourcen auszustatten, um insbesondere folgende Aufgaben zu übernehmen:

- Erkenntnisse aus bisherigen Projekten mit telematischen Parkverfahren und weiteren Ansätzen für die rasche Schaffung von Lkw-Stellplätzen erfassen, bewerten und flächendeckend zum Einsatz bringen,
- die mit Planung und Umsetzung von Projekten befassten Mitarbeitenden beraten, fachlich begleiten und erforderlichenfalls schulen,
- die Anwendbarkeit und Praxistauglichkeit aktueller Vorgaben regelmäßig überprüfen und bei Bedarf Anpassungen anstoßen,
- die gewonnenen Erkenntnisse auch privaten und öffentlichen Parkplatzbetreibern zugänglich machen.

 Erläuterungen**Zu 1.1 Telematischen Parkverfahren**

Vorteile des telematischen Parkverfahrens sind z.B.:

- effizientere Flächennutzung
- rasch umzusetzen und zu monitoren
- geeignet für Lang-Lkw.

Zu 1.2 Öffentliche Daten zum Parkplatzangebot aller autobahnnahen Parkmöglichkeiten und zur raumzeitlichen Prognose zur Verfügung stellen

Das BMV finanziert öffentlich zugängliche Daten zur generellen Verfügbarkeit aller ausgewiesenen Lkw-Parkplätze (inkl. z.B. Autohöfe, Transportlogistikunternehmen, KRAVAG Truck Parking) sowie einer raumzeitlichen Prognose der Verfügbarkeit von Abstellmöglichkeiten auf Basis der bisher durchgeführten BMVI-Förderprojekte (z.B. ITP, SOLP). Die dafür erforderlichen Daten sind seitens der öffentlichen Institutionen kostenfrei, standardisiert und dokumentiert zur Verfügung zu stellen. Die Nutzbarkeit für Fahrpersonal und Unternehmen auf Endgeräten ist zu gewährleisten.

Zu 1.3: Maßnahmen gegen das Blockieren von Lkw-Parkplätzen

Öffentliche Flächen zum Parken von Lkw und Sattelaufliegern werden dauerhaft fehlgenutzt, z. B.

- durch das Abstellen von aus dem Verkehr gezogenen Fahrzeugen
- durch das systematische Abstellen von Aufliegern und Anhängern (z. B. als de-facto Betriebshofnutzung).

Diese Dauerparker blockieren wertvollen Parkraum. Dagegen müssen Parkverbote verhängt, mit Kameras überwacht (KI), nachhaltig sanktioniert und durchgesetzt werden, z. B. durch Parkkrallen oder Abschleppen. Die folgenden Beispiele zeigen die dauerhafte Fehlnutzung Lkw-Parkplätzen an Autobahnen (Foto-Quelle: Loidold privat; Copyright privat, Nutzungsvereinbarung liegt vor):



Der DVR regt an, für eine effiziente Umsetzung folgende Vorschläge zu prüfen:

- An auffälligen Park- und Rastanlagen ist eine permanente Videoüberwachung zur Strafverfolgung und Ahndung im Rahmen der Aufgabenerfüllung öffentlicher Stellen zu installieren. Merkmale können z.B. besonderer Parkdruck, unzulässig abgestellte Fahrzeuge, kriminelle Übergriffe wie Diebstahl, Gewalt sein.
- Die Videoüberwachung muss eine automatisierte KI-basierte Auswertung ermöglichen, die eine Fehlnutzung automatisch erkennt und meldet.
- Bund und Länder müssen dazu die Grundlagen für eine datenschutzkonforme Umsetzung schaffen. Insbesondere ist zu prüfen, ob die fotografische Speicherung zulässig ist, wenn Verstöße automatisiert erkannt werden.

Dass eine rechtliche Umsetzung zur Wahrnehmung des Hausrechts gem. § 4 BDSGMöglich ist, zeigt sich am Beispiel der PWC-Anlage Hummerich an der A61 (Foto-Quelle: Loidold privat):



Zu 2.1 Kontinuierliche Fortschreibung und Veröffentlichung eines Masterplans zum Aus- und Neubau von Lkw-Parkplätzen sowie integrierte KI-basierte Analysen zu Ausbaupotenzialen

Der Mehrwert aus den Erkenntnissen eines Masterplans würde darin liegen, zu wissen, wo die besten Chancen bestehen, die Schaffung neuen Lkw-Parkraums zu erreichen und umzusetzen.

Zu 2.2 Aufrechterhaltung und Bekanntmachung des Förderprogramms von Lkw-Stellplätzen

Aus Sicht des DVR war das Förderprogramm für Lkw-Stellplätze (SteP) aus 2021 erfolgreich und mit der Schaffung von 2.351 Stellplätzen ein wichtiger und richtiger Schritt.

Zu 2.3 Auswertung bestehender Anlagen auf bessere Ausnutzung der vorhandenen Flächen zur Erhöhung der Zahl der Lkw-Parkplätze

Bei der Planung aller Park- und Rastanlagen liegt der Fokus auf der maximalen Anzahl von Lkw-Stellplätzen. Die Verkehrssicherheit muss jederzeit gewährleistet sein.

Daher muss auch an bestehenden Park- und Rastanlagen mit sehr hohem Parkdruck (z. B. Klassifizierung BAST^{4 5}) im Einzelfall geprüft werden, ob Flächen z.B. unmittelbar links und rechts der Fahrgasse als Parkraum umgenutzt werden können. Ökologische und wasser-technische Gesichtspunkte sind zu berücksichtigen.

Da es wegen der jeweils unterschiedlichen räumlichen Verhältnisse, Betriebsanforderungen und Verkehrsmengen kein einheitliches Layout für Park- und Rastanlagen gibt, muss das Ausbaupotenzial im Einzelfall geprüft, bewertet und ggf. umgesetzt werden.

Sowohl die Ergebnisse der Prüfungen als auch die getätigten Umbauten sollten dokumentiert werden. Dies führt zu einem praxisgerechten Leitfaden, der wiederverwendet werden kann und damit die Abläufe effizienter und effektiver machen wird.

Zu 4.: Strategische, organisatorische und operative Verbesserungen

Analog den aktuellen Beschleunigungsmaßnahmen für den Brückenbau der Autobahn GmbH des Bundes sollten diese auch für die Schaffung von Lkw-Stellplätze entwickelt werden, z. B. rechtliche und organisatorische Beschleunigungsinstrumente (Maßnahmenbeschleunigungsgesetz, Planungsvereinfachung, Genehmigungsfreistellung, Bauvertragsmodelle, frühe Öffentlichkeitsbeteiligung), technische und baubetriebliche

⁴ [Lkw-Parksituation im Umfeld der BAB 2018;](#)

⁵ [Parksituation für Lkw auf BAB in Deutschland in den Nachtstunden - Karte](#)

Beschleunigungsmaßnahmen (serielle Vorfertigung, Standardisierung, Digitalisierung, 24/7-Baustellenbetrieb) sowie strategische Maßnahmen (Bündelung von Projekten, Priorisierung, Taskforces/Projektteams, Rahmenverträge, Partnerschaftsmodelle). Insbesondere sollte ein festes Budget nur für Rastanlagen festgeschrieben werden.

Zu 4.1 Verbindliche und praxisorientierte Werkzeuge und Anleitungen

Das bestehende Regelwerk, insbesondere die Empfehlungen für Rastanlagen an Straßen (ERS)⁶, bildet den aktuellen Stand von Wissenschaft, Technik und Digitalisierung im Bereich des Lkw-Parkens nicht mehr zeitgemäß ab. Die Überarbeitung der ERS sollte zeitnah fertiggestellt und vorab kurzfristig durch eigene Handlungsempfehlungen der Autobahn GmbH des Bundes ergänzt werden. Inzwischen befinden sich bundesweit und in Nachbarländern mindestens zehn Anlagen zum telematischen Lkw-Parken im Regelbetrieb. Aus den vorliegenden Erfahrungen (Best-Practice-Beispiele) können konkrete Empfehlungen zur Umsetzung bei Entwurf, Gestaltung, Ausstattung und Betrieb hergeleitet werden.

Der Nachweis der Wirtschaftlichkeit des Einsatzes eines telematischen Parkverfahrens basiert auf überkommenen Grundlagen (Technologie, Preise usw.) des vorgeschriebenen Verfahrens der BAST und ist wegen einer zu erstellenden Vergleichsplanung aufwendig.

gez.

Manfred Wirsch
Präsident

⁶ <https://www.fgsv-verlag.de/pub/media/pdf/222.i.pdf>