



## **Fehlende LKW-Stellplätze auf Bundesautobahnen**

**Beschluss des DVR-Gesamtvorstands vom 30. April 2008 auf der Basis der Empfehlung der Arbeitsgruppe „Verkehrsmanagement / Mobilitätsmanagement“ des Ausschusses für Verkehrstechnik**

### **Hintergrund**

Der DVR e.V. verfolgt seit Jahren die auseinander laufende Entwicklung der Zunahme des Güterkraftverkehrs und des Defizits an erforderlichem Parkraum an Bundesfernstraßen. Dies führt zu deutlichen Gefahren sowohl im ruhenden als auch im fließenden Verkehr.

Die Schätzungen der Polizeien, von Automobilclubs, vom Bundesverband für Güterkraftverkehr und von der Privatwirtschaft zu fehlenden LKW – Stellplätzen auf Bundesautobahnen müssen Jahr für Jahr nach oben korrigiert werden. Bei unterstellten vorhandenen 21.000 Stellplätzen auf Rastanlagen und 19.000 Stellplätzen außerhalb von Autobahnen geht der DVR e.V. von einem Defizit von etwa 18.000 Stellplätzen aus.

Im Zuge der Globalisierung zunehmende arbeitsteilige Prozesse der Marktteilnehmer, zwingend einzuhaltende Rechtsvorschriften wie beispielsweise Lenk- und Ruhezeiten sowie wirtschaftliche Rationalisierungsmaßnahmen des „just in time“- Warenterminverkehrs sind Mitursachen des erhöhten Stellplatzbedarfs.

Seitens der Ordnungsbehörden ist ein faktisches Vollzugsdefizit zu verzeichnen. Eine ermessensfehlerfreie ordnungsbehördliche Anordnung, wie etwa Platzverweise gegenüber den nicht ordnungsgemäß parkenden Lkw, ist unmöglich.

### **Erläuterungen**

Der Neubau und Ausbau von Rastanlagen steht vor baurechtlichen, planerischen und haushaltsbedingten Hürden.

Die Anbindung von Flächen entlang von Autobahnen durch private Unternehmen sollte ermöglicht werden, um durch Auslagerung der Verkehre auf abgegrenzten Flächen die Verkehrssicherheit zu erhöhen.

Die verschiedentlich vorgeschlagene Nutzung geeigneter autobahnnaher Flächen, wie z.B. des Zolls oder Militärs, reicht hierzu allein nicht aus. Da wirtschaftliche Entwicklungen der Warenströme und des damit verbundenen Güterkraftverkehrs aus öffentlicher Sicht nahezu unbeeinflussbar sind, müssen von staatlichen Stellen zumindest die Voraussetzungen geschaffen werden, ein Angebot für die Nachfrage des Warenterminverkehrs durch private Dienstleister und Investoren zu

ermöglichen. Hierzu können auch zusätzliche bewirtschaftete Parkflächen mit Bundesfernstraßenanbindung an bestehende bewirtschaftete Rastanlagen zählen.

Es sind unter Beteiligung aller Betroffenen Instrumente, wie die Einführung eines Parkraummanagements für Lkw- und Pkw-Verkehre auf geeigneten Strecken, z.B. mit einem Parkleitsystem, zur Verringerung des Parksuchverkehrs und der optimierten Nutzung vorhandenen Parkraumes zu eruieren. Zur näheren Erforschung, Erprobung und Auswahl geeigneter Nutzungsoptimierungssysteme sind weitere Projekte in öffentlich-privater Partnerschaft erforderlich, in die gewonnene Erkenntnisse (bspw. aus einem Pilotprojekt an der Rastanlage Montabaur in Rheinland-Pfalz) zur Umsetzung einfließen.

### **Beschluss zu fehlenden Lkw-Stellplätzen auf Bundesautobahnen**

Der DVR wendet sich an das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung sowie an die zuständigen Auftragsverwaltungen und empfiehlt, folgende Lösungsansätze zu prüfen:

- Identifizierung konkret ausbaubedürftiger und ausbaufähiger Standorte im Rastanlagennetz
- Konsequenter Ausbau der Rastanlagen durch verstärkte Anstrengungen des Bundes und der Auftragsverwaltung
- Optimierte Nutzung vorhandenen Parkraumes durch Parkraummanagementsysteme
- Intensive und progressive Zusammenarbeit mit privaten Partnern entlang der Bundesautobahnen

Für den Gesamtvorstand:

gez.

Prof. Manfred Bandmann  
Präsident