



VEREINIGUNG DER HESSISCHEN  
UNTERNEHMERVERBÄNDE

## Position des VhU-Verkehrsausschusses zu Rastanlagen

# Mehr Stellplätze und mehr Sicherheit an Rastanlagen auf Autobahnen in Hessen

22.09.2020

### **Zusammenfassung**

Der Parkplatzmangel entlang der Bundesautobahnen führt zu gefährlichen Situationen in den Abendstunden. Die Fahrer finden häufig nicht rechtzeitig zur Einhaltung der vorgeschriebenen Lenk- und Ruhezeiten einen Stellplatz. Denn davon gibt es viel zu wenige. Nach Angaben einer bundesweiten Erhebung zu den abgestellten Lkw in den Nachtstunden fehlten im Jahr 2018 in Hessen rund 3.000 Lkw-Stellplätze. Die Lücke zwischen verfügbaren und benötigten Stellplätzen hat sich in den vergangenen Jahren vergrößert. Das verschlechtert die Attraktivität des Berufsbildes Kraftfahrer und verschärft die Probleme, genügend Mitarbeiter für die Logistikbranche zu finden. Dem Bund als Baulastträger und dem Land als zuständiger Straßenbauverwaltung obliegen Finanzierung, Planung und Bau der Lkw-Stellplätze. Sie müssen die Kapazitäten an Autobahnen deutlich erhöhen.

Neben der ungenügenden Parksituation an Rastanlagen in Hessen gibt es ein Sicherheitsrisiko für die Fracht durch organisierte Kriminalität und Planenschlitzerei. Gestohlen wird sowohl Fracht als auch Treibstoff. Selbst wenn es nicht zum Diebstahl kommt, werden die Lkw durch das Planenschlitzen beschädigt. Da die Delikte oft nicht gemeldet werden, fehlt es an belastbaren Daten zum Tatort. Auch die Nachverfolgung der Güter durch die Polizei gilt als schwierig.

Ein Ansatz zur Lösung muss daher ein vereinfachtes Meldeverfahren sein. Gleichzeitig gilt es, den Austausch zwischen Behörden und Logistik- und Transportunternehmen zu verbessern. Ebenso muss die Strafverfolgung länderübergreifend funktionieren. Dabei ist es sinnvoll, bestehende Projekte wie die „Projektgruppe Cargo“ oder die BMVI-Arbeitsgruppe „Sicherheit in der Lieferkette“ fortzuführen und die Akteure auszuweiten, beispielsweise die Länder oder Versicherer stärker einzubeziehen.



## 1. Ausgangslage

Gütertransporte sind der in Politik und Öffentlichkeit am meisten unterschätzte Teilbereich der Verkehrspolitik. Auf den straßenbezogenen Güterverkehr fallen in Deutschland jährlich über 3 Milliarden Tonnen. Die Güter müssen sicher und zuverlässig transportiert werden. Dafür werden nicht nur Kapazitäten auf Bundesfernstraßen benötigt, sondern auch Stellplätze und Rastanlagen für Lkw an Autobahnen, an denen sich Fahrer versorgen und erholen können und müssen. Fehlende Stellplatzkapazitäten und großteils unbewachte Rastanlagen entlang der Bundesautobahnen führen zu gefährlichen Situationen für Fahrpersonal und Güter in den Nachtstunden.

### **Zu wenige Lkw-Stellplätze an Rastanlagen**

Zwischen bewirtschafteten Rastanlagen mit Nebenbetrieben wird nach den aktuellen Planungsgrundsätzen ein Regelabstand von 50 bis 60 km, bei nur geringem Fernverkehrsanteil von bis zu 80 km angestrebt. Dazwischen sollen den Verkehrsteilnehmern unbewirtschaftete Rastanlagen im Regelabstand von 15 bis 20 km, bei nur geringem Fernverkehrsanteil bis zu 25 km zur Verfügung stehen. Die Größe einer Rastanlage richtet sich im Wesentlichen nach der Verkehrsstärke auf der Autobahn und der Lage im Autobahnnetz. Bau und Betrieb obliegen der Straßenbauverwaltung.

Parkplätze sowie bewirtschaftete und unbewirtschaftete Rastanlagen auf Autobahnen sind in den Abend- und Nachtstunden überfüllt. Fahrer finden keine Stellplätze, um die gesetzlich vorgeschriebenen Ruhezeiten einzuhalten. Das führt zu unsicheren Verhältnissen an den Ein- und Ausfahrten der Rastanlagen an Autobahnen: Viele Lkw stehen unverschuldet auf dem Standstreifen, der Auffahrt zur Rastanlage oder dem Ausfahrtbereich und sind in den Nachtstunden schlecht zu sehen. Das gefährdet alle Verkehrsteilnehmer – insbesondere das Fahrpersonal.

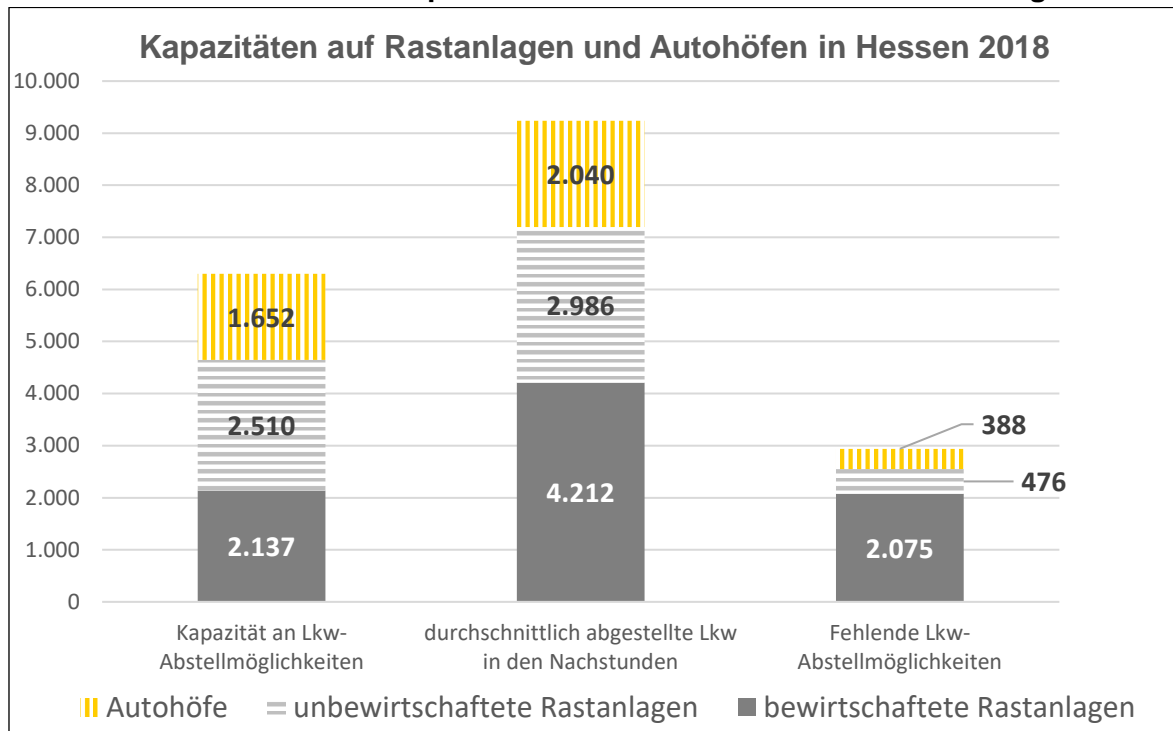
Zwischen 2009 und 2018 ist die Zahl der jährlich neu gebauten Lkw-Stellplätze auf Rastplätzen und Parkständen von bundesweit 1.982 auf 1.118 Stellplätzen zurückgegangen. Im April 2019 forderten die Verkehrsminister der Länder die Bundesregierung auf, die Stellplatzprognose für das Jahr 2030 „zügig fertigzustellen“ und weitere Maßnahmen zu ergreifen. Im Bericht der Sitzung der Verkehrsministerkonferenz vom Oktober 2019 erkennt der Bund das Problem an, äußert sich jedoch nicht über die Stellplatzprognose und wie die bereits vorhandenen Defizite bewältigt werden sollen.

In Hessen werden in den Nachtstunden durchschnittlich circa 9.200 Lkw auf Rastanlagen auf Autobahnen und auf Autohöfen an Autobahnen abgestellt. Dagegen umfasst die Kapazität der 53 bewirtschafteten und 115 unbewirtschafteten Rastanlagen, deren Baulast beim Bund liegt, rund 4.600 Lkw-Abstellmöglichkeiten. Weitere 1.700



Lkw-Abstellmöglichkeiten bieten die 19 privaten Autohöfe. Daraus ergibt sich für das Jahr 2018 ein Mangel von 2.900 Lkw-Stellplätzen in Hessen<sup>1</sup>.

**Abb. 1: Die meisten Lkw-Stellplätze fehlen auf bewirtschafteten Rastanlagen**



Quelle: Irzik, Marco et al. (2019): Lkw-Parksituation im Umfeld der BAB 2018. Bundesweite Erhebung der Lkw-Parksituation an und auf BAB in Deutschland in den Nachtstunden. Bundesanstalt für Straßenwesen, Bergisch-Gladbach

In Hessen wurden in den Jahren 2009 bis 2018 insgesamt rund 1.600 Lkw-Stellplätze an Rastanlagen gebaut, durchschnittlich also 160 zusätzliche Stellplätze im Jahr. Von 2013 bis 2018, also dem Erhebungszeitraum der Lkw-Parksituation, wurden in Hessen 1.100 neue Lkw-Parkplätze gebaut. Dies reichte jedoch nicht aus, da der Bedarf noch stärker angestiegen ist. Auch die aktuell laufenden und geplanten Ausbaumaßnahmen reichen erkennbar nicht aus:

- Mit dem Ausbau von derzeit<sup>2</sup> drei Rastanlagen in Hessen entstehen zusätzlich rund 175 weitere Lkw-Parkstände<sup>3</sup>.
- Rund 80 weitere Lkw-Parkstände sollen durch den Aus- und Neubau von zwei Rastanlagen entstehen, für die Baurecht vorliegt.
- Vier weitere Rastanlagen befinden sich im Planfeststellungsverfahren, 115 zusätzliche Lkw-Parkstände sollen dadurch entstehen.

Auf Bundesautobahnen sollen ab 2022 auf ausgewählten Parkplätzen telematische Lkw-Parkleitsysteme sukzessive mit der Technik für intelligente Verkehrssysteme

<sup>1</sup>Alle Zahlen beziehen sich auf: Irzik, Marco et al. (2019): Lkw-Parksituation im Umfeld der BAB 2018. Bundesweite Erhebung der Lkw-Parksituation an und auf BAB in Deutschland in den Nachtstunden, Bundesanstalt für Straßenwesen, Bergisch-Gladbach.

<sup>2</sup> Stand: 10. Februar 2020

<sup>3</sup> Hessisches Ministerium für Wirtschaft, Energie, Verkehr und Wohnen, Antwort auf die Kleine Anfrage von Dr. Stefan Naas (FDP) vom 09.01.2020: Parkmanagementsystem Rastanlage Taunusblick, Drucksache 20/1782.



ausgestattet werden. An der Rastanlage Taunusblick an der A5 sind durch ein sogenanntes Telematik-Kolonnenparksystem weitere Parkplätze entstanden, die aber nicht ausreichend sind. Die Bundesstraßenbauverwaltung verfügt bereits über weitere circa 4 Hektar designierte Stellflächen, die derzeit brachliegen. Der Bund könnte auf dieser Fläche zeitnah zusätzlich mehrere 100 Stellplätze schaffen. Das Land Hessen und auch der Bund sind gefordert, die Defizite dauerhaft an und in den Hotspots zu reduzieren. Insbesondere vorhandene Optionen sollten genutzt und zugänglich gemacht sowie private Initiativen unterstützt werden.

Die meisten Parteien befürworten den Ausbau der Rastanlagen. Zur Landtagswahl in Hessen 2018 hatte die CDU angekündigt, Lkw-Parkplätze an Autobahnen auszubauen und zu verbessern, um wildes Parken auf Standstreifen und in Einfahrten zu beenden. So wurde es im Koalitionsvertrag von CDU und Bündnis 90/Die Grünen verankert. Die SPD kündigte in ihrem Programm zur Landtagswahl an, Lkw-Parkplätze auszubauen, während die FDP ein Ausbauprogramm für Parkplätze und Raststätten sowie die Ausstattung mit Telematiksystemen versprach. Die Grünen äußerten sich in ihrem Wahlprogramm nicht dazu. Auf Bundesebene hatten CDU und CSU um einen bedarfsgerechte Erweiterung und Modernisierung des Parkplatzangebots für Lkw an Bundesautobahnen geworben. In den Wahlprogrammen der anderen Parteien wurde das Anliegen nicht thematisiert. Im Koalitionsvertrag im Bund zwischen CDU, CSU und SPD steht, dass der Bund in den Ausbau des Parkplatzangebotes für Lkw auf den Rastanlagen der Bundesautobahnen investieren werde.

### **Sicherheit an Rastanlagen: Schwachstelle in den Lieferketten**

Die schlechte Sicherheitslage auf vielen Rastanlagen ist eine Schwachstelle in den Lieferketten: Planenschlitzerei und Diebstahl sind an der Tagesordnung. Auch beleuchtete und stark frequentierte Autobahn-Parkplätze bieten keinen sicheren Schutz vor Diebstahl. Deutschlandweit werden laut einer Schätzung der Arbeitsgemeinschaft Diebstahlprävention in Güterverkehr und Logistik jährlich Ladungen aus nahezu 26.000 Lkw gestohlen (Stand Mai 2018). Die gestohlenen Güter hatten einen Wert von 1,3 Milliarden Euro. Zusätzlich entstehen weitere Schäden von 900 Millionen Euro durch Konventionalstrafen für Lieferverzögerungen, Reparaturkosten, Umsatz- einbußen und Produktionsausfälle bei Industrie und Handel. Laut einer Studie der Europäischen Union aus dem Jahr 2019 entstehen durch Frachtdiebstähle europaweit jährliche Gesamtkosten von über 8 Milliarden Euro<sup>4</sup>.

Einige Autohöfe bieten auf sogenannten Premium-Lkw-Parkplätzen mehr Sicherheit, mehr Kontrolle und mehr Komfort für die Fahrer und ihre Ladungen. Auch in Hessen gibt es diese Angebote. Der Bund sieht als Straßenbaulastträger der Autobahnen Sicherheitsparkplätze noch nicht vor. Sicherheitsoptimierte Stellplätze sind jedoch denk- und machbar und im Interesse aller Verkehrsteilnehmer. Um die Sicherheit auf

---

<sup>4</sup>Maas, Frédéric; Ruschin, Peter Paul; Stamos, Iraklis; Penasse, Dirk; Halatsis, Aristos; Menist, Menno; Männistö, Toni; Nielsen, Michael; Leeuw van Weenen, Rob de; Newton, Sean (2019): Study on Safe and Secure Parking Places for Trucks. Final Report, European Commission, MI-02-19-160-EN-N, doi:10.2832/067535, p. 8.



Rastanlagen zu erhöhen, empfiehlt die hessische Landesregierung zum einen präventive Hinweise an Fahrer, zum anderen kriminalpräventive Maßnahmen. Zu den präventiven Hinweisen zählt beispielsweise, dass Fahrer explizit darauf hingewiesen werden sollen, nicht über die Ladung oder das Fahrtziel zu sprechen. Kriminalpräventive Maßnahmen sind beispielsweise die Installation einer guten Beleuchtung, bessere Übersichtlichkeit der Parkanlagen und eine erhöhte polizeiliche Präsenz. Technische oder organisatorische Konzepte für die Anlagengestaltung sind bisher nicht in den Empfehlungen der Behörden vorgesehen.

Als einzige Partei thematisierte die CDU zur Landtagswahl 2018 in Hessen die wachsende Kriminalität an BAB-Parkplätzen und Raststätten und versprach eine verstärkte Sicherung der Anlagen.

## **2. Was ist zu tun?**

### **Mehr Kapazitäten an Rastanlagen auf Autobahnen**

Die Nachfrage nach Lkw-Abstellmöglichkeiten auf und an den Autobahnen ist anhaltend steigend. Dem aktuellen Bundesverkehrswegeplan 2030 liegt für 2010 bis 2030 eine Prognose des Güterverkehrsanstiegs in Deutschland von plus 38 Prozent zugrunde. Der Mangel an Abstellmöglichkeiten in den Nachtstunden wird weiter steigen. Bund und Land müssen mehr Kapazitäten auf den Rastanlagen schaffen, allein damit der Mangel nicht noch ansteigt. Ziel muss es sein, den Mangel zu beseitigen. Insgesamt investieren Bund und Land zu wenig. Bundesweit 100 Mio. Euro jährliche Investitionen<sup>5</sup> hat der Bundesverkehrsminister für die Jahre 2020 bis 2023 angekündigt. Das ist gut, reicht aber noch nicht – insbesondere in den Ballungszentren.

Kurzfristig kann durch ein gezieltes Parkraummanagement mit Steuerung und Information eine bessere Belegung der vorhandenen Stellplätze erreicht werden. Die Funktionsweise ist vergleichbar der eines städtischen Parkleitsystems für den Pkw-Verkehr. Von zentraler Bedeutung ist die verständliche, mehrsprachige Ausgestaltung der Anleitungen für die internationalen Kraftfahrer. Mittelfristig sollte eine bundesweite Erhebung der Lkw-Stellplätze erfolgen und als Grundlage für die zielgenaue Bedarfsplanung in den Bundesländern dienen. Private Angebote müssen miteinbezogen werden. Dafür sollten die Daten nicht nur nach Bundesländern aufgeschlüsselt werden, sondern den Bedarf frequenzabhängig an den jeweiligen Autobahnabschnitten abbilden. Langfristig kann nur der Neu- oder Ausbau der vorhandenen Stellplatzkapazitäten für Lkw an Autobahnen die Situation entschärfen. Bund und Land müssen hierfür den Großteil der Kosten tragen.

---

<sup>5</sup> Das geht aus der Antwort der Bundesregierung auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Stephan Kühn (Dresden), Matthias Gastel, Stefan Gelbhaar, weiterer Abgeordneter und der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN vom 04.07.2019, Drucksache 19/11381, hervor.



**a) Mehr Lkw-Stellplätze bauen**

Bei 3.000 fehlenden Lkw-Stellplätzen in Hessen ist die Anzahl der im Durchschnitt 160 jährlich hinzukommenden Lkw-Stellplätze deutlich zu gering.

→ Das Land sollte mindestens 3.000 Lkw-Stellplätze an Autobahnen bedarfsnah schnellstmöglich, spätestens bis 2030 bauen, um die derzeit fehlenden Stellplätze auszugleichen. Gleichzeitig müssen die Mittel im Bund aufgestockt werden, um das steigende Verkehrsaufkommen abzubilden.

**b) Smartes, kompaktes Parken ermöglichen**

Um Flächen künftig besser nutzen zu können, sollten mehr digitale Lösungen Anwendung finden. Lkw-Fahrer sollten frühzeitig erkennen können, ob und wo Parkflächen zur Verfügung stehen.

→ Kolonnen- bzw. Kompaktparken (Modell SVG-Autohof Lohfelden) sind auszuweiten und digitale Parkleitsysteme aufzubauen. Digitale Parkleitsysteme sollten freie Parkplätze automatisiert erfassen, damit Fahrer und Disponenten Echtzeitinformationen über freie Lkw-Stellplätze abrufen können, beispielsweise via Navigationsgerät oder per Smartphone-App.

→ Die sprachlichen Anforderungen für die internationalen Lkw-Fahrer sind zu optimieren: Um die Vorteile durchgängig nutzen zu können, sollten die Nutzungsanleitungen verständlich und in mehreren Sprachen ausgestaltet werden.

**c) Mehr Effizienz durch detaillierte Bedarfsprognose**

Die bundesweite Erhebung der Lkw-Parksituation an und auf BAB in Deutschland gibt keinen Aufschluss darüber, an und auf welchen Autobahnen die Engpässe besonders prekär sind. Mutmaßungen über den Mangel auf hessischen Autobahnen müssen schnell einer Bedarfsplanung weichen. Auch um den Bedarf an Autobahn-Neubauten besser abschätzen zu können.

→ Detaillierte Kapazitäts- und Bedarfsberichte an hessischen Autobahn-Rastanlagen und Autohöfen: Das Land Hessen sollte eine Detailanalyse zu Bedarf und Engpässen auf Rastanlagen auf Autobahnen in Hessen (in den Nachtstunden) durchführen.

→ Bei der Bedarfsplanung sollten Lkw-Parkflächen privater Autohofbetreiber mit berücksichtigt werden. Aus Kosten- und Bauzeitgründen müssen private Lkw-Parkplatzbetreiber bei der Schaffung von Parkflächen eingebunden werden.

**d) Land soll Ansprechpartner für Rastanlagen und Autohöfe benennen**

→ Das Land Hessen sollte aus seinem vorhandenen Personal eine fachkundige Person benennen, die als Ansprechpartner der Wirtschaft für Fragen rund um Planung, Bau und Betrieb von Rastanlagen und Autohöfe zur Verfügung steht und die Aktivitäten von Bund und Autobahn GmbH des Bundes sowie von Land und Kommunen hierzu koordiniert.





## **Sicherheit an Rastanlagen erhöhen**

Insgesamt sollte der Sicherheit an Rastanlagen politisch mehr Bedeutung zukommen.

### **a) Mehr Schutz durch Polizeipräsenz**

Auch auf hoch frequentierten Parkplätzen kommt es immer wieder zu Diebstählen. Nötig sind daher der Einsatz und eine hohe Präsenz spezialisierter Polizeieinheiten. Auch unregelmäßige Einsätze mit Blaulicht können eine abschreckende Wirkung erzielen, insbesondere nachts.

→ Die Polizei muss stärker gegen Kriminelle vorgehen, um besonders nachts Fahrer und Ladungen zu schützen, beispielsweise durch Streifenfahrten mit Blaulicht.

### **b) Flächendeckende Überwachung fördern**

Eine flächendeckende Überwachung kann zur Aufklärung von Diebstählen und Sachbeschädigungen beitragen und führt langfristig dazu, dass mehr Diebstähle erfasst und gemeldet werden.

→ Das Land sollte den Ausbau der Videoüberwachung an Rastanlagen finanziell fördern. Unbewirtschaftete Rastanlagen sollte das Land insbesondere an Autobahnen mit hohem Güterverkehrsaufkommen ebenfalls mit Kameraüberwachung ausstatten, um eine flächendeckende Überwachung zu gewährleisten.

### **c) Internationale Zusammenarbeit und statistische Erfassung verbessern**

→ Schwerpunktstaatsanwaltschaften zur Optimierung der länderübergreifenden Strafverfolgung schaffen.

→ Der Delikt „Ladungsdiebstahl“ muss durch die Ermittlungsbehörden statistisch besser erfasst werden. Das Land sollte sich im Bundesrat für eine bundesweit einheitliche Anzeigenaufnahme einsetzen.

→ Der Fahndungsdrucks auf internationale und professionell agierende kriminelle Organisationen muss erhöht werden. Die „Projektgruppe Cargo“ (LKA Sachsen-Anhalt) soll unter der Mitwirkung Hessens fortgeführt werden.

### **d) Anzeigenaufnahme vereinfachen**

Der Transport- und Logistikbranche fehlt eine zentrale Ansprechstelle, die insbesondere im Bereich „Planenschlitzen“ Informationen zu Taten und Tätern, verdächtigen Wahrnehmungen und Strafanzeigen entgegennimmt. Eine Lokalisierung tatsächlicher Tatorte wird aufgrund ungenauer oder fehlender Anzeigenerstattung teilweise erschwert. Aufgrund des zu lange und oft ergebnislosen Bearbeitungsprozesses verzichten Unternehmen zudem teilweise auf die Meldung von Vorgängen, sodass eine erhebliche Dunkelziffer bei diesen Tatvorgänge besteht.

→ Die Polizei soll Einheiten spezialisieren und eine zentrale Ansprechstelle „Ladungsdiebstahl“ einrichten.

→ Die Behörden sollten außerdem darauf hinwirken, dass Anzeigenaufnahmen digital und schnell möglich sind, beispielsweise eine elektronische Anzeige mit Fotos.



VEREINIGUNG DER HESSISCHEN  
UNTERNEHMERVERBÄNDE

**e) Mehr Dialog zwischen Behörde und Wirtschaft**

Die Logistik- und Transportbranche wünscht sich mehr Informationsaustausch mit den Strafverfolgungsbehörden, um über Neuerungen zu informieren und gemeinsames Handeln zu erarbeiten und abzustimmen.

- ➔ Bestehende Projekte und Arbeitsgruppen im BMVI sollten fortgesetzt werden, Akteure und Gesprächspartner sollten erweitert werden, beispielsweise sind die Länder oder Versicherer stärker einzubeziehen.
- ➔ Die Polizei Hessen sollte eine Kommunikationsplattform als Ergänzung zum Fernfahrerstammtisch einsetzen, die einen schnellen, mobilen und übersichtlichen Austausch gewährleistet.

**Kontakt**

Vereinigung der hessischen Unternehmerverbände  
Abteilung Wirtschafts- und Umweltpolitik  
Stephanie Wüst, Referentin für Verkehrs- und Logistikpolitik  
Tel: 069 95808-223, SWuest@vhu.de  
[www.vhu.de](http://www.vhu.de)