



VEREINIGUNG DER HESSISCHEN  
UNTERNEHMERVERBÄNDE

**Überarbeitung 2022**  
**Position des VhU-Verkehrsausschusses**  
**zu Rastanlagen**

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

**13.05.2022**

**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 der mit der Straßenbauverwaltung beauftragten „Autobahn GmbH“ 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, Projekte wie die „Projektgruppe Cargo“ oder die BMDV-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 auf und an Autobahnen, an denen sich Fahrer versorgen und erholen können und müssen. Fehlende Stellplatz-Kapazitäten und großteils unbewachte Rastanlagen entlang der Bundesautobahnen führen zu gefährlichen Situationen für Fahrpersonal und Güter in den Nachtstunden. Es kommt zu teils tödlichen Verkehrsunfällen, wenn LKW mangels ausreichender Stellplätze ihre Fahrzeuge auf Verzögerungs- und Beschleunigungsstreifen abstellen müssen und diese zu Hindernissen für den fließenden Verkehr auf der Autobahn werden. Die Suche nach freien Stellplätzen stellt für LKW-Fahrer einen erheblichen Zeitaufwand in einem ohnehin schon zeitlich angespannten Tätigkeitsumfeld dar, was u.a. auch die Attraktivität des Berufsbildes beeinträchtigt und zu Personalmangel in der Güterkraftverkehrsbranche führt.

### **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 auf 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.

Eine besondere Herausforderung besteht für Großraum- und Schwertransporte, deren Fahrtroute genehmigungsbedingt strikt vorgegeben und ein individueller Parkplatzsuchverkehr daher nicht möglich ist. Großraum- und Schwertransporte sind auf die Stellplätze an denjenigen Rastanlagen entlang ihrer festen Fahrtroute angewiesen. Hinzu kommt der Umstand, dass die an den Rastanlagen für übergroße Fahrzeuge vorgesehenen Parkbuchten häufig von anderen, normalgroßen LKW belegt sind.

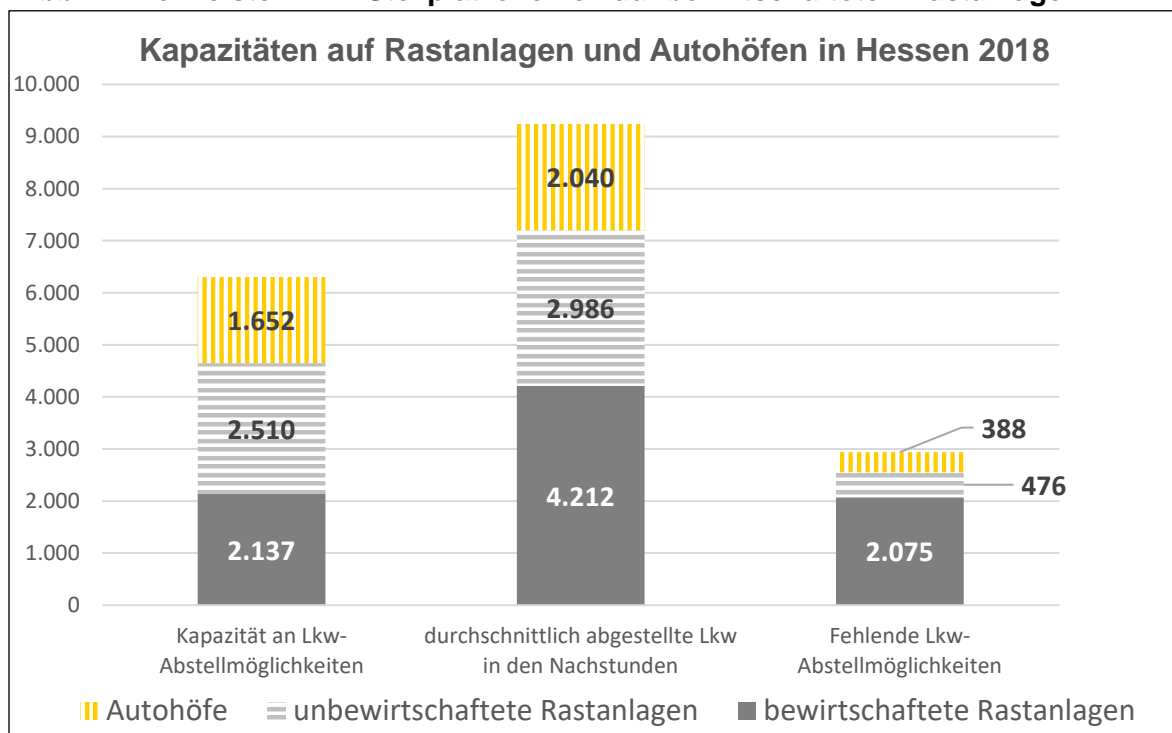


Zwischen 2009 und 2018 ist die Zahl der jährlich neu gebauten Lkw-Stellplätze auf Rastplätzen und Parkständen von bundesweit 1.982 auf 1.118 Stellplätzen zurückgegangen. Im April 2019 forderten die Verkehrsminister der Länder die Bundesregierung auf, die Stellplatzprognose für das Jahr 2030 „zügig fertigzustellen“ 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.

Der Bedarf an LKW-Stellplätzen auf und an Autobahnen steigt stetig. Nach einer Erhebung aus dem Jahr 2018 werden in Hessen in den Nachtstunden durchschnittlich circa 9.200 Lkw auf Rastanlagen auf Autobahnen und auf Autohöfen an Autobahnen abgestellt. Im Jahr 2013 waren es noch durchschnittlich ca. 7.200 LKW.

Dagegen umfasst die Kapazität der 53 bewirtschafteten und 115 unbewirtschafteten Rastanlagen, deren Baulast beim Bund liegt, im Erhebungszeitpunkt 2018 rund 4.600 Lkw-Abstellmöglichkeiten. Weitere 1.700 Lkw-Abstellmöglichkeiten bieten die 19 privaten Autohöfe. Daraus ergibt sich für das Jahr 2018 ein Defizit 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

<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.



Die bisherigen Maßnahmen zum Kapazitätsausbau decken den Bedarf nicht. In Hessen standen 2018 im Vergleich zur Erhebung 2013 nur ca. 1.100 zusätzliche LKW-Parkplätze auf bewirtschafteten oder unbewirtschafteten Rastanlagen zur Verfügung.

Auch die aktuellen Ausbaumaßnahmen sind unzureichend:

- Jüngst wurde der Ausbau von drei Rastanlagen in Hessen (A7 Uttrichshausen-Ost, A5 Rimberg-Nord, A5 Schäferborn) fertiggestellt, ca. 186 Parkstände.
- Durch die im Bau befindliche Erweiterung zweier Rastanlagen (A44 Schoren-Nord, A44 Am roten Ufer-Süd) entstehen insgesamt 34 zusätzliche LKW-Stellplätze.
- Rund 80 weitere Lkw-Parkstände sollen durch den Aus- und Neubau von zwei Rastanlagen entstehen, für die Baurecht vorliegt (A7 Rastanlage Hasselberg-West, A4 Bad Hersfeld-Nord und –Süd).
- Vier weitere Rastanlagen befinden sich im Planfeststellungsverfahren (A7 Uttrichshausen-West, A7 Ottersbach, A5 Alsbach-West, A45 Pfaffenpfad), 115 zusätzliche Lkw-Parkstände sollen dadurch entstehen.
- (DEGES plant Anlagen A460 Gleiberger Land und Silbersee, 108 Stellplätze)
- (DEGES plant Anlage A7 Markwald, 40 Stellplätze)

(DEGES ist mit insgesamt 24 Maßnahmen beauftragt) Die Gesamtanzahl der realisierten und in den nächsten Jahren entstehenden LKW-Stellplätze auf bewirtschafteten und unbewirtschafteten Rastanlagen auf Bundesautobahnen in Hessen beläuft sich auf ca. 415 Stellplätze (ohne Planung DEGES). Bei einem Defizit von 2.900 Stellplätzen (2018) auf Autobahnen und einem Anstieg des Bedarfs von durchschnittlich ca. 400 Stellplätzen pro Jahr (Vergleich Anstieg zwischen 2013 und 2018), sind weitere Ausbaumaßnahmen dringend nötig.

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



für die Legislatur des 19. Deutschen Bundestages für einebedarfsgerechte Erweiterung und Modernisierung des Parkplatzangebots für Lkw an Bundesautobahnen erworben. In den Wahlprogrammen von CDU und CSU, SPD, FDP und Bündnis90/Die Grünen zur Bundestagswahl 2021 ist das Thema nicht enthalten. Die AfD tritt in ihrem Wahlprogramm für mehr LKW-Parkplätze ein. Die Regierungsparteien der Ampel-Koalition SPD, Bündnis 90/Die Grünen und FDP vereinbarten im Koalitionsvertrag 2021- 2025, sichere LKW-Stellplätze an und um Autobahnen auszubauen und telematisch zu optimieren.

Im Jahr 2020 legte der damalige Bundesverkehrsminister einen 5-Punkte-Plan zur Verbesserung der Stellplatzsituation für LKW vor, der den Ausbau von Parkmöglichkeiten, den verstärkten Einsatz von telematischen Parkverfahren, den Einsatz von Parkleitsystemen, die optimierte Nutzung des vorhandenen Parkraums sowie die Prüfung neuer Parkraummodelle unter Einbeziehung privater Anbieter wie Autohöfen an Autobahnen zum Gegenstand hat.

### **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, Umsatzeinbußen 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>2</sup>.

Neben den gewerblichen Transporten und Fahrern ist auch der private Verkehr in den Sicherheitsfokus zu nehmen. Gerade hier zeigen sich bei Wohnmobilen und Wohnwagen Einbruchdiebstähle, auch unter Gaseinsatz der Täter, um die Abwehrbereitschaft der Reisenden zu hemmen. Die Sicherheit an Rastanlagen hat für deren Betreiber eine wirtschaftliche Dimension, wenn Nutzer aus Angst vor Überfällen und Diebstählen fernbleiben.

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

---

<sup>2</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.



denk- und machbar und im Interesse aller Verkehrsteilnehmer. Um die Sicherheit auf 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.

## 2. Was ist zu tun?

### Mehr Kapazitäten an Rastanlagen

Die Nachfrage nach Lkw-Abstellmöglichkeiten auf und an den Autobahnen ist anhaltend steigend. Dem aktuellen Bundesverkehrswegeplan 2030 liegt für 2010 bis 2030 eine Prognose zum Anstieg des Güterverkehrs in Deutschland von plus 38 Prozent zugrunde. Der Bedarf an Abstellmöglichkeiten in den Nachtstunden wird weiter steigen. Bund und Land müssen mehr Kapazitäten auf den Rastanlagen schaffen, allein damit das Defizit nicht noch weiter ansteigt. Ziel muss es sein, den Bedarf zu decken.

Die Bemühungen zur Umsetzung des vorgelegten 5-Punkte-Plans zur Verbesserung der Stellplatzsituation für LKW müssen dringend verstärkt werden.

Insgesamt investieren Bund und Land zu wenig. Der Bund stellt jährlich 100 Mio. Euro für den Bau von Rastanlagen an Bundesautobahnen in den Haushaltsplan ein.<sup>3</sup> Das ist erfreulich, reicht aber nicht aus.

Durch eine optimierte Nutzung von vorhandenen Abstellflächen kann eine Steigerung der Stellplatzanzahl erreicht werden. Auf dem Autohof „Porta Westfalica“ wurde die Anzahl der Stellplätze von 130 (170 bei Überbelegung) auf 201 Parkplätze erhöht, ohne weitere Flächen zu erschließen. Die Anordnung der Stellplätze ist fischgrätenartig gestaltet, wobei das Ein- und Ausparken nur in eine Richtung möglich ist.

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 mit-

---

<sup>3</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. Siehe auch Einzelplan 12, Titelgruppe 01, Titel 891 11-721, Bundeshaushaltsplan 2021; Einzelplan 12, Titelgruppe 01, Titel 741 34-721, Bundeshaushalt 2020





einbezogen 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.

#### **a) Mehr Lkw-Stellplätze bauen**

Bei 3.000 fehlenden Lkw-Stellplätzen in Hessen ist die Anzahl der errichteten und geplanten weiteren Lkw-Stellplätze deutlich zu gering.

- ➔ Der Bund 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.
- ➔ Bei der Errichtung sind auch die besonderen Anforderungen der Großraum- und Schwertransport zu berücksichtigen. Insbesondere muss gewährleistet sein, dass die für übergroße Fahrzeuge vorhandenen Stellflächen auch von diesen Fahrzeugen genutzt werden können und nicht anderweitig, bestimmungsfremd besetzt sind.

#### **b) Smartes, kompaktes Parken ermöglichen**

Um Flächen künftig besser nutzen zu können, müssen Stellplätze effizienter angeordnet werden und es 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 für das Jahr 2022 angekündigten abschließenden Erkenntnisse aus den Testfeldern zur praktischen Erprobung von LKW-Parkleitsystemen (PLS) sind vorzulegen und in ein Konzept für ein bundeseinheitliches PLS auf Autobahnen zu überführen.
- ➔ 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.
- ➔ Die Anordnung der Stellplätze auf den Rastanlagen muss optimiert und die Flächennutzung effizienter gestaltet 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.

- ➔ 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.



VEREINIGUNG DER HESSISCHEN  
UNTERNEHMERVERBÄNDE

- ➔ Das Netzkonzept LKW-Parken mit Zielhorizont 2030 muss schleunig vorgelegt werden. Darin muss aufgezeigt werden, wie unter Einbeziehung des stetig steigenden Bedarfs und unter Berücksichtigung von Stellplätzen auf privaten Autohöfen die Lücke geschlossen werden kann.
- ➔ 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.

→ Auf nationaler Ebene sollte die Zusammenarbeit der zuständigen Ermittlungsbehörden nach dem Vorbild der „Projektgruppe Cargo“ unter Leitung des BKA dauerhaft gewährleistet 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.

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



VEREINIGUNG DER HESSISCHEN  
UNTERNEHMERVERBÄNDE

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 BMDV 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  
Tobias Grün, Referent für Verkehrs- und Logistikpolitik  
Tel: 069 95808 223, TGruen@vhu.de  
[www.vhu.de](http://www.vhu.de)