

## Pressemitteilung

### Situation an Autobahnparkplätzen

**LBS: Lkw parken auf Rastplätzen nicht „falsch“, sondern „gezwungen“**

**Forderung: Bund als Eigentümer und Gesetzgeber darf Sicherheit nicht mit zweierlei Maß messen**

*(München 10.11.2022) „Richtige Beobachtung, aber vereinfachte Schlussfolgerung“, so kommentiert der LBS – Landesverband Bayerischer Spediteure e.V. die jüngste Studie des ADAC zur Situation auf den Parkplätzen entlang der Bundesautobahnen.*

Dabei hat der Automobilclub anhand von Stichproben festgestellt, dass Lkw-Fahrer in hohem Umfang „falsch“ parken, wie es in der Überschrift zu seiner Pressemitteilung heißt. Dabei stellt der ADAC einige Zeilen weiter selbst fest, dass dieses „falsch“ eigentlich „richtig“ ist: „Wer einen Brummi steuert und die gesetzlich vorgeschriebenen Ruhezeiten einhalten will, ist regelmäßig gezwungen, das Fahrzeug verbotswidrig abzustellen.“

### **Seit Jahren unveränderte Situation**

Das Dilemma der Fahrerinnen und Fahrer ist seit Jahren bekannt und war schon Gegenstand zahlreicher Medienberichte. Geändert hat sich gleichwohl nichts. Weil schon bei geringsten Verstößen gegen die gesetzlich verordneten Lenk- und Ruhezeiten drastische Strafen drohen, ist die Mangelwirtschaft an verfügbaren Parkplätzen systembedingt und führt tagtäglich zu kritischen Situationen, wie sie der ADAC während seiner Studie festgestellt hat. „Der Bund in seiner Doppelfunktion als Gesetzgeber einerseits und Bereitsteller von Infrastruktur andererseits gewichtet offenbar das Thema Sicherheit unter zweierlei Maßstäben“, kommentiert LBS-Geschäftsführerin Sabine Lehmann.

Zurecht würden die Pausen verordnet, damit das fahrende Personal ausgeruht und wach unterwegs ist und so zur Sicherheit im Straßenverkehr beiträgt. „Einsicht und Vorsicht gehen da bei Unternehmen wie Arbeitnehmern Hand in Hand“, so Lehmann.

Um dies im laufenden Betrieb umzusetzen, ist aber auch ein entsprechendes Angebot an Parkplätzen vonnöten, damit die Fahrerinnen und Fahrer auch rechtzeitig und risikofrei diese Pausen antreten können. Insbesondere in der Nähe von Grenzübergängen, bei denen es im Zuge von Kontrollen oder politischen Steuerungsmaßnahmen immer wieder zu unkalkulierbaren Aufenthalten in Staus kommt, ist der Mangel an Parkmöglichkeiten dramatisch: „Dort stehen nicht nur ein, sondern Dutzende von Fahrern vor dem gleichen Dilemma: Noch ein paar Minuten bis zur nächsten Pflichtpause, aber weit und breit keine Gelegenheit, sie zu absolvieren“, berichtet Lehmann aus der Praxiserfahrung von Mitgliedsunternehmen.

### **Zuwachs an Lkw-Parkraum weit hinter dem Zuwachs im Güterverkehr**

Aber nicht nur an diesen neuralgischen Punkten mangelt es seit Jahren an ausreichenden Parkkapazitäten. Während der Güterfernverkehr national und international kontinuierlich wächst, nimmt der Parkraum entlang der Trucker-Arbeitsplätze nur geringfügig zu. Zudem hat es Jahre gegeben, in denen dringend benötigte Parkplätze nicht instandgehalten oder gar zurückgebaut wurden. Lehmann: „Da ist viel Substanz verloren gegangen, die heute mühsam wieder aufgebaut werden muss.“

„Für jeden Büroarbeitsplatz gibt es eine gesetzlich vorgeschriebene Raumgröße – aber auf der Autobahn muss jeder sehen, wo er mit seinem Arbeitsgerät bleibt“, macht Lehmann auf die bestehende Ungleichbehandlung aufmerksam. Nicht zu schweigen davon, dass es nicht nur um das Abstellen von Fahrzeugen geht, sondern auch um die Möglichkeiten des Fahrpersonals für Körperhygiene und Verpflegung.

### **Telematik dient bisher nur der Optimierung beim Verwalten des Mangels**

Keine großen Erwartungen setzt der Branchenverband auf zeitnahe Lösungen durch Telematik und intelligente Parkraumzuweisung für Lkw. „Hier sind die Möglichkeiten offenbar mit dem Mautsystem ausgereizt“, merkt Lehmann an. „Für entsprechende Apps oder Systeme fehlt es an Bandbreite oder an Netzabdeckung genauso wie an tatsächlich vorhandenen Parkflächen, auf die man die Lkw führen könnte.“ So helfe – Stand heute – der Einsatz von Telematik-Lösungen und digitalen Angeboten nur dabei, den Mangel effizienter zu verwalten; zum wachsenden Kapazitätsbedarf trage das jedoch nichts bei.

Dies fällt umso schwerer ins Gewicht, als die heute gegebenen Verhältnisse weit davon entfernt sind, die künftigen Bedarfe an Parkpositionen abzudecken, die für das Laden der Batterien von E-Lkw erforderlich sind. „Es ist vernünftig, die Pausen des Fahrpersonals zu nutzen, um in dieser Zeit die Akkus der E-Lkw nachzuladen“, macht Lehmann auf einen bislang kaum beachteten Aspekt aufmerksam. „Dafür aber braucht es ein Mehrfaches dessen an Parkpositionen mit Ladestationen als die Zahl, die heute nur zum Parken zur Verfügung steht.“

Differenziert betrachtet der LBS die vom ADAC ins Gespräch gebrachten Ausweglösungen. Mit dem Einsatz von Telematik auf „intelligenten Parkplätzen“ seien zwar Anfänge gemacht, in der Gesamtheit spiele das Angebot aber noch nicht die Rolle, die es bräuchte, um der Parkkrise nachhaltig die Spitze zu brechen. Auch die Option, Parkmöglichkeiten auf Firmengeländen oder bei anderen Speditionen zu schaffen, werde zwar im Ansatz schon verfolgt. Aber: „In der Praxis scheiterte dies jüngst dann zum Beispiel daran, dass Firmen kein Fremdpersonal aufs Gelände lassen, geschweige denn sanitäre Anlagen nutzen lassen wollten“, berichtet Lehmann. „Oder es wurden kurzfristige Covid-Tests verlangt, die einzuholen unterwegs schlicht unmöglich ist.“

### **Kurz und mittelfristig hilft nur mehr Engagement des Bundes**

Zudem erweise sich gerade bei Infrastrukturprojekten die Beteiligung der Öffentlichkeit als Faktor, der Parkmöglichkeiten abseits der Autobahnen oder großflächige Ausdehnungen bestehender Rastplätze stark erschwere oder verzögere: „Auf eigenem

Gemeindegrund will keine Kommune parkende Lkw haben, weil sie dadurch ihre Bewohner belästigt sieht“, berichtet Lehmann. „Das gleiche Argument kommt, wenn ein Parkplatz zu nahe an die Gemeindegrenze heranreicht.“

Die Bereitschaft, kleine Einschränkungen in Kauf zu nehmen, um die Lebensqualität der Fahrerinnen und Fahrer wenigstens minimal zu verbessern und den Sicherheitsstandard im Fernverkehr anzuheben, „ist so gut wie nicht vorhanden“, so die LBS-Geschäftsführerin. Weshalb kurz-, mittel- und langfristig kein Weg an einem massiven Engagement des Bundes vorbeiführe, „damit die Voraussetzungen für die Sicherheit im Straßenverkehr geschaffen werden, auf die gerade die Fahrerinnen und Fahrer besonders verpflichtet werden“.

---

Haben Sie Fragen zu der Pressemitteilung, wünschen Sie Hintergrundinformationen oder ein Interview mit der Geschäftsführerin?

Kontaktieren Sie uns: 089 30 90 707 30, Mail: [presse@lbs-spediteure.de](mailto:presse@lbs-spediteure.de). Ansprechpartner ist Ulrich Pfaffenberger, Medien und Kommunikation

Der LBS - Landesverband Bayerischer Spediteure e.V. vertritt als bayerischer Branchenverband die Interessen von ca. 450 Unternehmen aus dem gesamten Spektrum des Speditions- und Logistikgewerbes als „Architekten des Verkehrs“. Der Verband repräsentiert die Unternehmen im Bereich logistischer Dienstleistungen, des Lagergeschäftes und der Kontraktlogistik, im Straßengütertransport, im Möbel- und Umzugsverkehr, in der Luftfracht, im Schienengüterverkehr sowie bei der Befrachtung von See- und Binnenschifffahrt.

LBS - Landesverband Bayerischer Spediteure e.V., Wilhelm-Wagenfeld-Straße 4, 80807 München

Tel: 089 30 90 707 0, Fax: -77, E-Mail: [info@lbs-spediteure.de](mailto:info@lbs-spediteure.de), Internet: [www.lbs-spediteure.de](http://www.lbs-spediteure.de)