
Die Not mit der Parkplatznot für Lkw

Nicht nur auf den deutschen Autobahnen wird es immer voller. Auch an den Fernstraßen herrscht erhebliche Platznot, genauer gesagt Parkplatznot, wie eine aktuelle Untersuchung der Vereinigung Deutscher Autohöfe (VEDA) ausweist. Der Verband analysiert bereits seit 1990 die Parkplatzsituation rund um die deutschen Fernstraßen. Laut der jüngsten VEDA-Analyse mangelt es entlang der heimischen Autobahnen an mehr als 31 000 Lkw-Parkplätzen.

Das hat zur Folge, dass manche Brummi-Fahrer wegen nicht ausreichend vorhandenem Parkraum – zum Teil gezwungenermaßen – nicht regelgerecht parken und damit – insbesondere nachts – gefährliche Situationen heraufbeschwören. Zudem laufen die Trucker, die abseits der Autohöfe bzw. Rastplätze parken, eher Gefahr, Opfer von Überfällen im Rahmen der zunehmenden sogenannten Ladungskriminalität zu werden, bemerkt das von der HUK-Coburg getragene Goslar Institut für verbrauchergerechtes Versichern.

Der Parkplatzmangel an den Autobahnen bringt Lkw-Fahrer in Not, wenn sie ihre gesetzlich vorgeschriebenen Lenk- und Ruhezeiten einhalten wollen, aber nicht rechtzeitig Parkmöglichkeiten für ihr Fahrzeug finden. In dieser Situation werden dann zunehmend autobahnahe Wohn- und Gewerbegebiete, Wald- oder Wiesenränder sowie inzwischen sogar immer mehr auch die Standstreifen der Autobahn unerlaubt zugeparkt. Die Parkplatzsuche nervt die ohnehin unter Druck arbeitenden Fernfahrer. Zudem bringen sie häufig Anlieger gegen sich auf. Die oft verkehrsbehindernd geparkten Lkw erweisen sich gerade nachts vielfach als eine Gefahrenquelle, wie die wachsende Zahl der so entstandenen Unfälle zeigt.

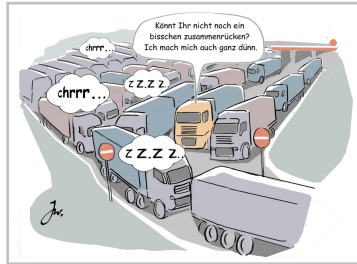
Dabei könnten die direkt an Autobahnausfahrten gelegenen Autohöfe ohne größere Schwierigkeiten und zudem kostengünstiger als die Autobahn-Rastplätze ausgebaut werden, betont die VEDA. Nach der Untersuchung des Verbands bauen Bund und Länder zwar „mit ganz erheblichen Anstrengungen“ jedes Jahr im Mittel bis zu 1500 neue Lkw-Parkplätze auf der Autobahn. Doch das reicht nicht. Zudem sei die Tendenz bei den Zubauten stark fallend, weil die großen und genehmigungsrechtlich einfacheren Potenziale überwiegend ausgeschöpft seien, stellt der Verband fest. Deshalb könnten nur noch mit meist mehrjährigem Aufwand überwiegend relativ kleine Lkw-Parkplatzneubauten realisiert werden. All diese Faktoren zusammen führten laut VEDA dazu, dass sich die Herstellungskosten für einen neuen Lkw-Parkplatz unterdessen auf über 80 000 Euro erhöht haben.

Dagegen blieben die Parkraumpotenziale neben der Autobahn bislang völlig unbeachtet, kritisiert der Verband. Für den Ausbau bestehender bzw. den Bau neuer Autohöfe spricht aus seiner Sicht insbesondere, dass auf diesen Flächen der Bau jedes einzelnen Lkw-Stellplatzes bis 50 000 Euro weniger koste als auf der Autobahn. Das summiere sich für den Steuerzahler zu Einsparungen in Milliardenhöhe.

Vor diesem Hintergrund hält die VEDA es für dringend notwendig, die Autohöfe jenseits der Autobahnen stärker in die Verkehrspolitik mit einzubinden. Deutschland als europäisches Transitland Nummer eins rechnet damit, dass das Transportaufkommen von Lkws noch mindestens zehn Jahre lang überproportional ansteigen wird. Das bedeutet nach den Berechnungen der VEDA, dass Jahr für Jahr mehr als 2500 zusätzliche Lkw-Fahrer einen Schlaf- bzw. Ruheparkplatz benötigen werden. Alleine um das bereits vorhandene Defizit von mindestens 31 000 Stellplätzen abzubauen, würden auf der Autobahn bei einer jährlichen Neubauquote wie bisher – also ohne Berücksichtigung der zukünftigen Nachfrage – jedoch alleine 20 Jahre ins Land gehen, weist die VEDA-Studie

aus. (ampnet/jri)

Bilder zum Artikel



Parkplatznot für Lkw an der Autobahn.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Goslar Institut