



KRAVAG Truck Parking

# Eine Bestandsaufnahme zum Lkw-Parkplatzmangel

Welche Auswirkungen der Parkplatzmangel im Alltag von Fahrern und Unternehmern hat und wie staatliche sowie private Initiativen gemeinsam zu einer Lösung beitragen können.



# Inhalt

- 1** **Grußwort der KRAVAG-Versicherung** **1**  
Von KRAVAG-Vorstandmitglied Jan Dirk Dallmer.

---

- 2** **Executive Summary** **2**  
Alles Wichtige zum Parkplatzmangel.

---

- 3** **Einführung ins Thema** **3-4**  
Der Lkw-Parkplatzmangel aus Sicht der Fuhrunternehmer in Deutschland.

---

- 4** **Aktuelle Zahlen & Trends aus Sicht der Wissenschaft** **4-8**  
Behörden, Forscher und Verbände beziffern den Lkw-Parkplatzmangel.

---

- 5** **Handlungsfelder für Politik & Logistiker** **8-9**  
Mehr Investitionen, ein Mix aus öffentlichen und privaten Maßnahmen sowie die Digitalisierung zeigen Lösungswege auf.

---

- 6** **Lösungsoptionen am Beispiel des KRAVAG Truck Parking** **10-12**  
Als Unternehmen den Bedarf erkennen und heute handeln – unterstützt von starken Partnern sowie der Politik.

---

- 7** **Checkliste zur Teilnahme für Ihr Unternehmen**  
Ihr Weg zum sicheren Parkplatz im starken KRAVAG Truck Parking Netzwerk.



### Jan Dirk Dallmer

Vorstandmitglied der KRAVAG-LOGISTIC  
Versicherungs-AG, Hamburg

## Liebe Logistiker,

der Straßengüterverkehr ist das Rückgrat der Logistik in Deutschland und Europa. Unsere Wirtschaft kann sich seit Jahrzehnten auf sichere, zuverlässige Transporte verlassen. Im Zentrum dieses Erfolgs stehen die vielen Tausend kleinen und mittelständischen, oft familiengeführten, Unternehmen der Logistikbranche mit ihren engagierten Mitarbeitern.

Diese Zuverlässigkeit ist stark mit den Rahmen- und Arbeitsbedingungen in der Logistik verknüpft. Wer einen wichtigen Beitrag zur gesellschaftlichen Wertschöpfung leistet, sollte beispielsweise eine ruhige Pause in entspannter Atmosphäre verbringen können. Als Versicherer sehen wir leider jeden Tag, dass die Ursache bei Verkehrsunfällen keineswegs allein bei den Fahrern zu suchen ist. Häufig sind es ungünstige Rahmenbedingungen wie zum Beispiel fehlende Parkmöglichkeiten, die dabei eine entscheidende Rolle spielen.

Wir engagieren uns daher ganz gezielt für die Lösung des Lkw-Parkplatzmangels in Deutschland – und damit für eine Lösung, die nicht nur die Fahrer betrifft, sondern für uns alle von Relevanz ist. Besonders schön finde ich persönlich, dass wir diese Lösung nach der genossenschaftlichen Idee gemeinsam mit vielen Akteuren aus der ganzen Logistikwirtschaft aufbauen können. Außerdem helfen wir sogar, CO<sub>2</sub>-Emissionen zu reduzieren, da die Einsparung vieler gefahrener Kilometer für die Parkplatzsuche möglich ist.

Wir als führender deutscher Logistik-Versicherer stehen somit an der Seite unserer Kunden, ob mit unseren maßgeschneiderten Versicherungslösungen oder mit unseren zahlreichen, innovativen Services für den Alltag – wie dem KRAVAG Truck Parking.

# Executive Summary

In Deutschland fehlen pro Nacht bis zu 40.000 Lkw-Parkplätze. Dieser Parkplatzmangel ist für die Logistiker, aber auch alle anderen Verkehrsteilnehmer, kein reines Ärgernis. Vielmehr bedeutet mangelnder Parkraum für die Fernfahrer Stress bei der Parkplatzsuche zur Einhaltung der gesetzlichen Lenkzeiten und somit eine Gefahr für sich und andere durch Unfälle, hinzu kommt Ärger mit Frachtdieben. Dass durch den Mangel oft „wilde“ Parkplätze ohne einfachsten Komfort wie Dusche und Toilette genutzt werden müssen, wirkt sich zudem negativ auf das Berufsbild des Fernfahrers aus.

Das Problem wird sich in den kommenden Jahren durch zunehmende Logistikverkehre auf der Straße noch verstärken. Gleichzeitig wird allein der Ausbau der öffentlichen Infrastruktur durch hohe Kosten und lange Planungszeiträume nicht zu einer Lösung führen können.

Nun sind privatwirtschaftliche Initiativen mit innovativen Konzepten gefragt – so wie das KRAVAG Truck Parking. Der Logistik-Versicherer bringt bei diesem Projekt Speditionen in ganz Deutschland zu einer Gemeinschaft zusammen, die sich im Netzwerk gegenseitig Parkraum auf den eigenen Betriebsgeländen zur Verfügung stellen. Dank der digitalen Lösung können Fahrer und Disponenten mit wenigen Klicks und zu fairen Kosten den Alltag einfacher planen und Komfort sowie Sicherheit der Transporte deutlich erhöhen. Die KRAVAG stellt hierfür allen Teilnehmern die notwendige digitale Infrastruktur wie mobile App, Web-Portal und smarte Zugangstechnik zur Verfügung.

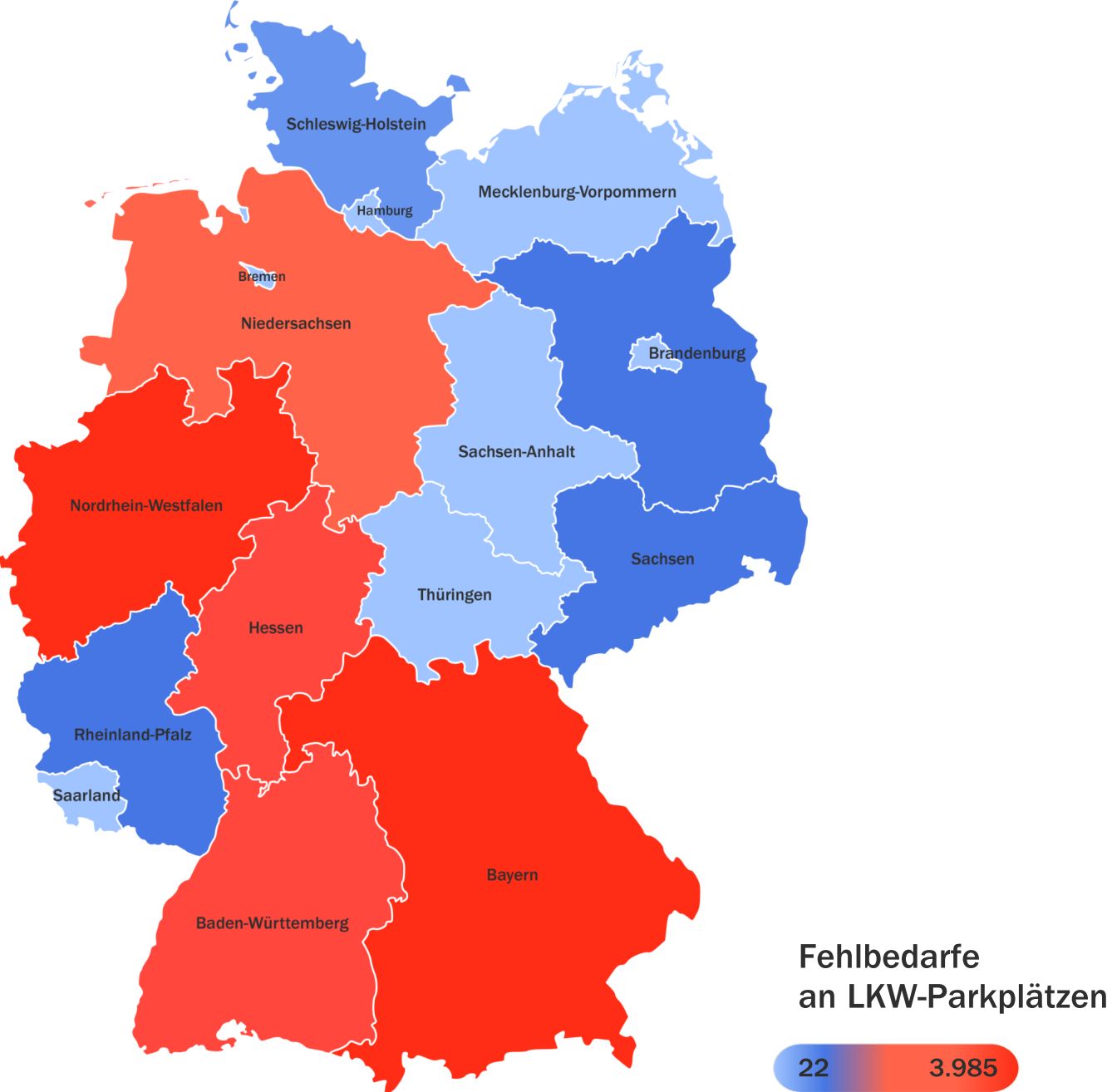


Abbildung 2: Lkw-Parkplatzmangel an Autobahnen nach Bundesländern<sup>3</sup>



Abbildung 3: Kosten für den bedarfsgerechten Ausbau der Lkw-Parkplätze an Autobahnen

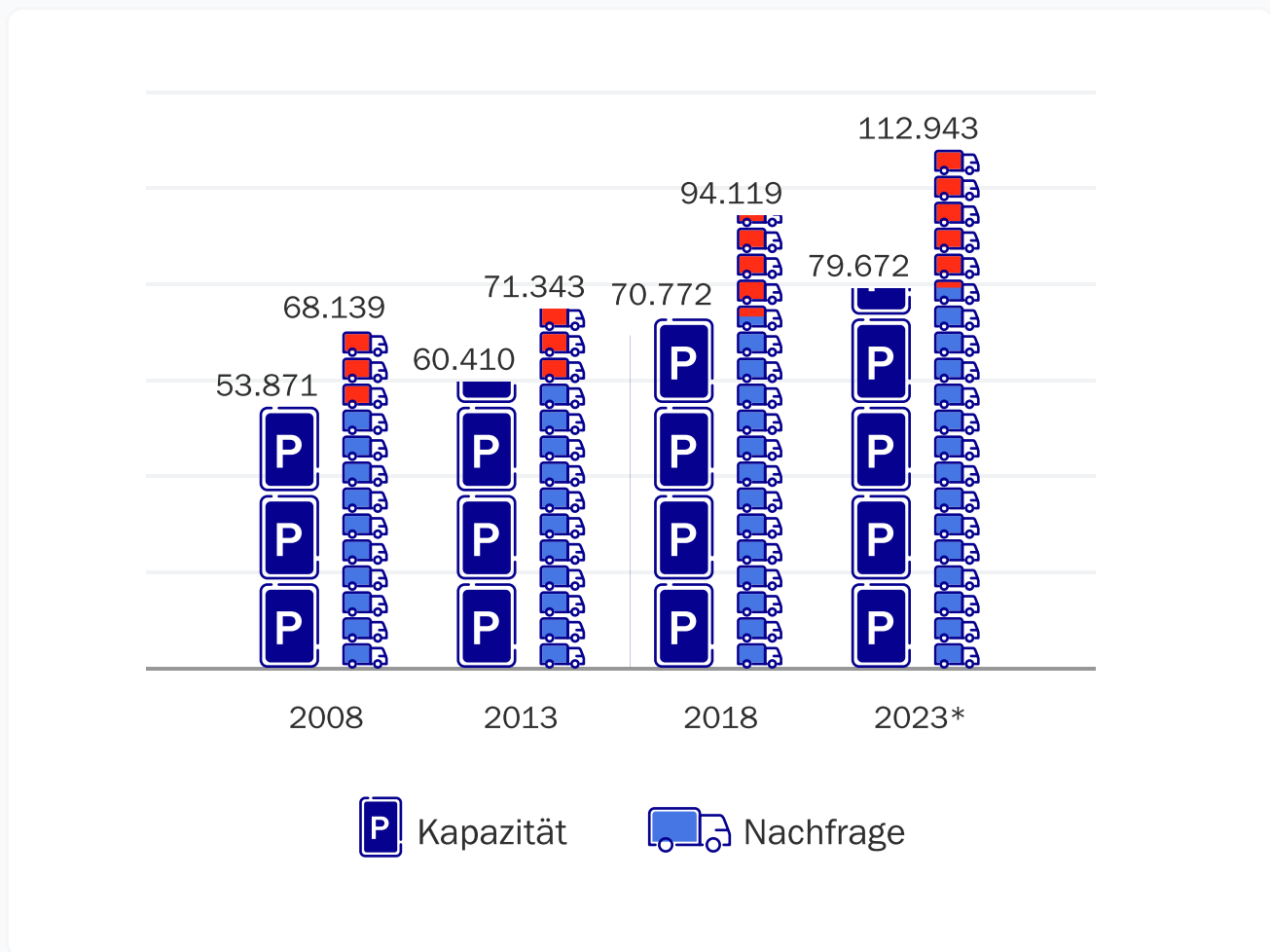


Abbildung 1: Entwicklung von Kapazität und Nachfrage nach Lkw-Parkplätzen an Autobahnen<sup>1</sup> (\*Prognose 2023)<sup>2</sup>



© BGL e.V. (Pjotr Banczerowski)

### Prof. Dr. Dirk Engelhardt

Vorstandssprecher des Bundesverbandes Güterkraftverkehr Logistik und Entsorgung (BGL) e.V., Frankfurt am Main

Das Thema Lkw-Parken hört sich für die meisten Menschen eher unspektakulär an, denn für Verkehrsteilnehmer gehören überfüllte Lkw-Parkplätze zum alltäglichen Erscheinungsbild auf deutschen Autobahnen. Hinter dem gewohnten und als normal empfundenen Zustand verbirgt sich jedoch eine enorme Brisanz: Brummifahrern sind einerseits aus Gründen der Verkehrs- wie der Arbeitssicherheit vom Gesetzgeber ganz konkrete Ruhe- und Pausenzeiten zwingend vorgeschrieben. Andererseits mangelt es in eklatanter Weise an Möglichkeiten, diese Ruhe- und Pausenzeiten auch tatsächlich einzuhalten, da die hierfür notwendigen Lkw-Stellplätze zu Zehntausenden fehlen. Mangelnde Lkw-Stellflächenangebote führen so zu zeitraubenden Suchverkehren und veranlassen Lkw-Fahrer in ihrer Not zum Parken an dafür nicht geeigneten Stellen, wie etwa Zu- und Abfahrten zu Parkplätzen oder auf den Seitenstreifen.

Dabei ist das Problem nicht ganz neu: Der BGL hatte das Thema „fehlende Lkw-Parkplätze“ bereits im Jahr 2002 mit der Übergabe von mehreren Tausend Unterschriften an den Bundesbauminister auf die politische Tagesordnung gesetzt. Die darauffolgenden Stellplatzzählungen im Auftrag des Bundesverkehrsministeriums dokumentierten die dramatische Lage. In der Zwischenzeit wurden seitens der Politik zwar große Anstrengungen beim Parkplatzbau unternommen, jedoch war zum einen die Lücke bereits am Anfang sehr groß und zum anderen wächst der Bedarf an Lkw-Stellplätzen angesichts des zunehmenden Straßengüterverkehrs mit jedem Jahr weiter. Und das Problem ist nicht nur ein isoliert zu betrachtendes Logistik-Problem, **denn ausgeruhte Lkw-Fahrer erhöhen die Sicherheit für ALLE Verkehrsteilnehmer!**

Angesichts 35.000 bis 40.000 fehlender Lkw-Stellplätze entlang der Bundesautobahnen und dem sehr zögerlichen Neu-, Um- und Ausbau von Lkw-Stellplätzen ist die Politik gefordert, durch entsprechende Förderprogramme geeignete Anreize für zusätzliche Lkw-Stellplätze auch auf Betriebshöfen von Transportunternehmen und Speditionen wie auch bei Unternehmen der verladenden Wirtschaft zu setzen. Der BGL hat hierzu ein Konzept erarbeitet und dem Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) vorgelegt – ein entsprechendes Förderprogramm wird vsl. im Laufe des Jahres 2021 veröffentlicht.

Darüber hinaus spielt auch der Sicherheitsaspekt von Lkw-Parkplätzen eine große Rolle. Parkende Lkw stehen nicht selten im Fokus krimineller Übergriffe sowohl auf das Fahrpersonal als auch auf die Ladung oder den kompletten Lkw. Nach Auffassung des BGL sind zur nachhaltigen Bekämpfung der organisierten Kriminalität und zur Eindämmung von Gelegenheitsdelikten wie Planenschlitzen oder Kraftstoffdiebstahl auf Lkw-Parkplätzen bereits einfache Sicherungsvorkehrungen wirkungsvoll. Dazu zählen eine Umzäunung, eine gute Beleuchtung und eine Kameraüberwachung des Park-Areals. Darüber hinaus sollte ein kontrollierter Zugang, bspw. über eine Schranke, erfolgen.

In einem weiteren Schritt sollen derart ausgestattete „Sichere Lkw-Parkplätze“ über elektronische Reservierungssysteme buchbar werden. Der BGL befürwortet diese Entwicklungen und begrüßt die bereits bestehende finanzielle Förderung derartiger „Sicherer Parkplätze“ über das De-minimis-Programm der Bundesregierung.

Ebenso begrüßt der BGL Aktivitäten zur Schaffung von Lkw-Stellplätzen und steht im Rahmen seiner Möglichkeiten gerne als Begleiter und Unterstützer zur Verfügung. Das vorliegende WhitePaper ist vor diesem Hintergrund ein wertvoller Beitrag zur Erhöhung der Sicherheit im Straßenverkehr.



Prof. Dr. Dirk Engelhardt

„Das größte Problem ist das Parken. Das ist das Grauen eines jeden Fernfahrers, weil du genau weißt: Du kriegst keinen Parkplatz.“



Fernfahrer Rico Höhlig

## Aktuelle Zahlen & Trends aus Sicht der Wissenschaft

### Zentrum für Logistik und Verkehr (ZLV) der Universität Duisburg-Essen.

Prof. Dr. Bernd Noche, Andreas Hoene, Rick Hollmann

In den letzten Jahrzehnten hat der Verkehr auf Deutschlands Straßen stetig zugenommen. Die Verkehrsleistung im Straßengüterverkehr ist seit 2001 um über 40 % gewachsen.<sup>4</sup> Gründe sind u.a. das Wirtschaftswachstum der letzten Jahre und eine zunehmende europäische und internationale Wirtschaftsverflechtung mit induzierter Mehrnachfrage nach Transportdienstleistungen, das Fortschreiten der europaweiten Deregulierung und Harmonisierung des Verkehrssektors, niedrigere Logistikkosten durch steigenden brancheninternen Wettbewerbsdruck sowie neue logistische Nachfragestrukturen durch Just-in-Time Belieferung oder den Einzug des Onlinehandels. Parallel zum Güterverkehrswachstum hat auch die Nachfrage nach Lkw-Stellplätzen entlang der Bundesautobahnen (BAB) zwecks Verbringung der (gesetzlichen) Ruhezeiten deutlich zugenommen.<sup>5</sup>

Speziell in den Nachtstunden übersteigt die Nachfrage nach Lkw-Stellplätzen das Angebot um ein weites. Rastanlagen und Autohöfe entlang der Bundesautobahnen sind dann weit über Kapazität ausgelastet mit regionalen Belegungsgraden von über 350 %.<sup>6</sup>

Damit Lkw-Fahrer die notwendigen Erholungspausen und gesetzlichen Ruhezeiten einhalten können, sollte eine ausreichende Kapazität an Lkw-Parkständen zur Verfügung stehen. Um den Bedarf an Lkw-Stellplätzen zu ermitteln, wird in einem Turnus von fünf Jahren die nächtliche Lkw-Parksituation entlang der Bundesautobahnen erhoben. Zuletzt geschah dies 2018 durch die Bundesanstalt für Straßenwesen (BASt) im Auftrag des BMVI. Hierzu wurden die auf Rastanlagen in den Nachtstunden durchschnittlich abgestellten Lkw gezählt.

Die Erhebungen ergaben ein Aufkommen von rund 94.100 Lkw pro Nacht bei einer Kapazität<sup>7</sup> von rund 70.800 Stellplätzen auf Rastanlagen des Bundes und der Autohöfe. **An deutschen Autobahnen fehlten bereits im April 2018 demnach im Schnitt mindestens 23.300 Lkw-Stellplätze**, die ein sicheres und verkehrskonformes Parken ermöglichen (vgl. Abbildung 4).<sup>8</sup> Bei dieser Zahl ist allerdings die unterschiedliche

regionale Auslastung der Parkflächen noch nicht berücksichtigt, ebenso wurde die Methodik der Zählung in den letzten Jahren variiert.<sup>9</sup> Die ungedeckte Nachfrage wird daher deutlich höher liegen. Laut BGL ergibt sich ein realistischer Bedarf von aktuell schätzungsweise **35.000 bis 40.000 zusätzlichen Lkw-Stellplätzen**, der im vorangegangenen Kapitel beziffert wurde.

Diesen Zahlen nach findet **rund jeder dritte Lkw-Fahrer** in den Nachtstunden **keinen zulässigen und sicheren Stellplatz**. In der Not parken Lkw-Fahrer dann an ungeeigneten, verkehrskritischen Stellen auf den Rastanlagen. Hier lassen sich auf Basis der BAST-Erhebung Aussagen über die gewählten Abstellorte der Lkw treffen. Es zeigt sich, dass nur 61 % aller abgestellten Lkw auf zulässigen (ausgewiesenen) Parkflächen parken. 5 % der Lkw parken sogar komplett außerhalb der Rastanlagen<sup>10</sup>, also bspw. in den Ein- und Ausfahrten oder auf dem Standstreifen, wo sie massiv den Verkehrsfluss behindern und ein erhebliches **Unfallrisiko** darstellen.



Abbildung 4: Angebot & Nachfrage von Lkw-Stellplätzen entlang der Autobahnen<sup>11</sup>

Gleiches gilt für übermüdete Fahrer am Ende ihrer Lenkzeit auf der Suche nach einem geeigneten Parkplatz. Die Anzahl der Personenschäden, die aus Unfällen entlang der Bundesautobahnen mit Beteiligung des ruhenden Verkehrs resultieren, ist in den letzten Jahren auf 62 in 2019 angestiegen (+ 51 % seit 2014).<sup>12</sup>

Beim Ausweichen auf Orte abseits der Autobahnen wie bspw. Industriegebiete fehlt es nicht nur an sanitären Anlagen und weiterer Infrastruktur für die Fahrer. Es steigt zudem das **Risiko von Frachtdiebstählen** an ungesicherten Parkplätzen. Nach Angaben der Fachorganisation Transported Asset Protection Association (TAPA) ereignen sich 54 % der Frachtdiebstähle an nicht klassifizierbaren Parkplätzen – also insb. außerhalb der Rastanlagen.<sup>13</sup>

Ebenso stellt das Ausweichen auf Industriegebiete die Kommunen vor ernsthafte Probleme. Denn in Gewerbe- und Wohngebiete ausweichende Lkw verursachen nicht nur lokale Emissionssteigerungen, Umweltverschmutzungen oder Lärmbelastigungen, sondern auch Schäden an der kommunalen Infrastruktur, da diese nicht für den ruhenden Lkw-Verkehr ausgelegt ist. Speziell die Hinterlassenschaften der notgedrungen campierenden Lkw-Fahrer **beeinträchtigen nachhaltig die Attraktivität des Standortes**, aber auch die ansässigen Betriebe erleiden einen **Imageverlust**, wenn sie mit den negativen Folgen des ruhenden Verkehrs in Verbindung gebracht werden.<sup>14</sup>

Neben den Lkw-Fahrern werden auch deren Disponenten durch die prekäre Parksituation vor große Probleme gestellt. Aufgrund des Parkplatzmangels muss bei der **Parkplatzsuche** deutlich mehr Zeit eingeplant werden. Die Befragung im Rahmen einer Studie zur Lkw-Parkraumsituation am Niederrhein zeigte, dass 81 % der Fahrer über 30 Minuten und 28 % der Fahrer sogar **über 60 Minuten** benötigen, um nach 17 Uhr einen Lkw-Stellplatz zu finden.<sup>15</sup>

Folglich resultieren aus dem Parkplatzmangel **erhebliche Lenkzeit- und Effizienzverluste** (5 bis 10 %), zusätzliche Fahrtstrecken und mehr **Stress für die Lkw-Fahrer**.<sup>16</sup>

### Fehlbedarf an Lkw-Abstellmöglichkeiten

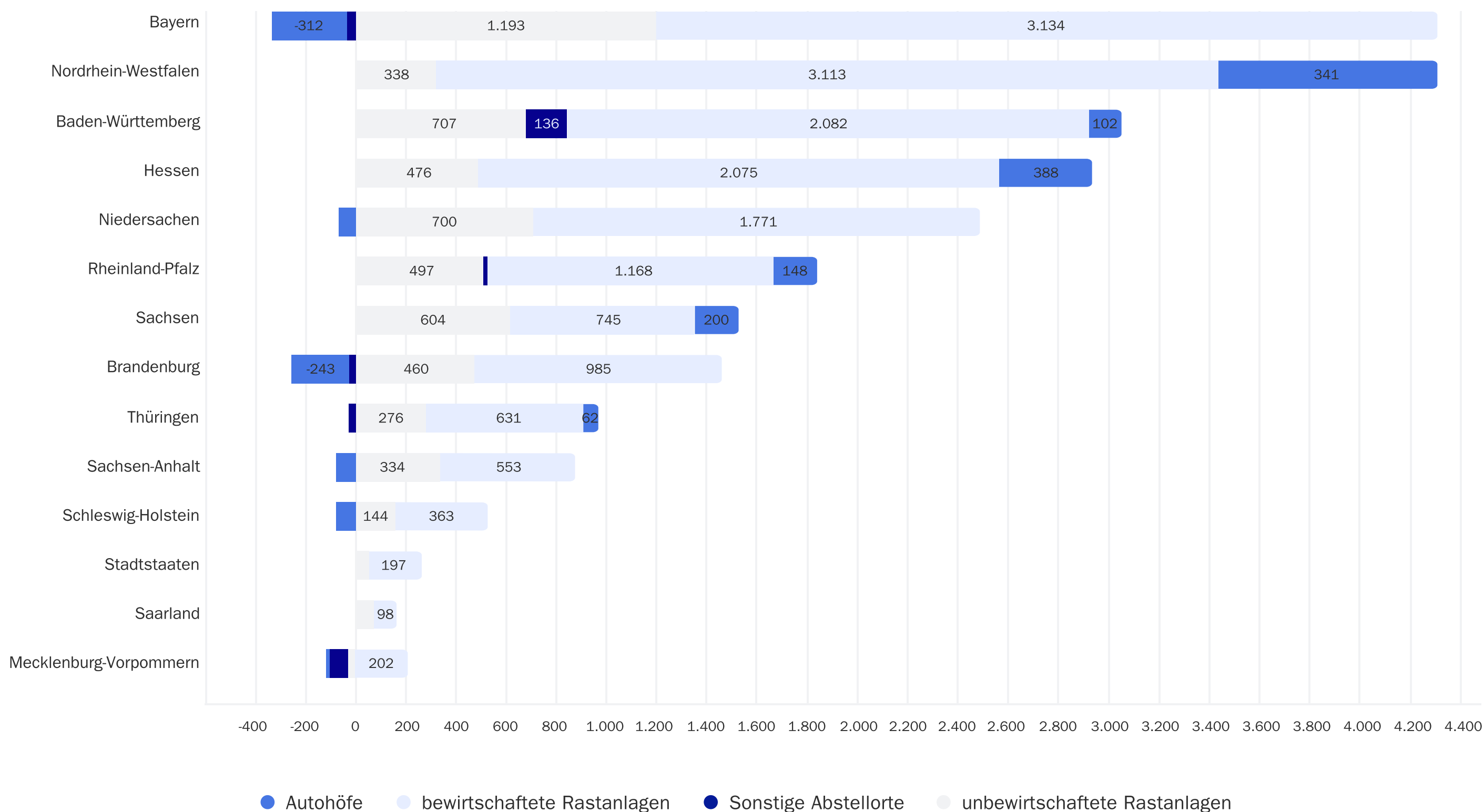


Abbildung 5: Fehlbedarf an Lkw-Parkplätzen differenziert nach Art des Parkplatzes und Bundesländern<sup>17</sup>

Der **Parkraummangel** ist eine **bundesweite Herausforderung**. Besonders betroffen sind neben Bayern und Nordrhein-Westfalen die Bundesländer Baden-Württemberg, Hessen und Niedersachsen.<sup>18</sup> Auch abseits der Autobahnen in Gewerbe- und Industrieparks fehlt es in der Regel an geeigneten Lkw-Stellplätzen. So zeigen Erhebungen auf regionaler Ebene eine hohe Nachfrage nach verlässlichen Parkmöglichkeiten mit Zugang zu Sanitäreinrichtungen und einem gewissen Grad an Sicherheit für Fahrer und Ladung.<sup>19</sup>

Zwischen 2008 und 2018 hat der Bund bereits rund eine Milliarde Euro in den Ausbau von Lkw-Rastmöglichkeiten investiert. Hierdurch konnten 17.300 zusätzliche Lkw-Stellplätze geschaffen werden.<sup>20</sup> Die Ausbaumaßnahmen deckten zwar die ermittelten Fehlbedarfe aus den Jahren 2008 und 2013, infolge des starken Güterverkehrswachstums der letzten Jahre kann aber die neu entstandene Lücke zwischen Angebot und Nachfrage nicht geschlossen werden.

Für den Zeitraum 2019 bis 2023 stehen weitere 510 Mio. Euro für den Ausbau von Rastanlagen zur Verfügung.<sup>21</sup> Bei Investitionskosten von aktuell ca. 58.000 EUR pro Lkw-Stellplatz ist aber bis Ende 2023 (nur) mit der Realisierung von rund 8.500 neuen Lkw-Stellplätzen zu rechnen. Dem gegenüber steht der akute Fehlbedarf von mindestens 23.300 Stellplätzen aus 2018, der sich durch die kontinuierlich steigenden Transportleistungen weiter erhöhen wird.

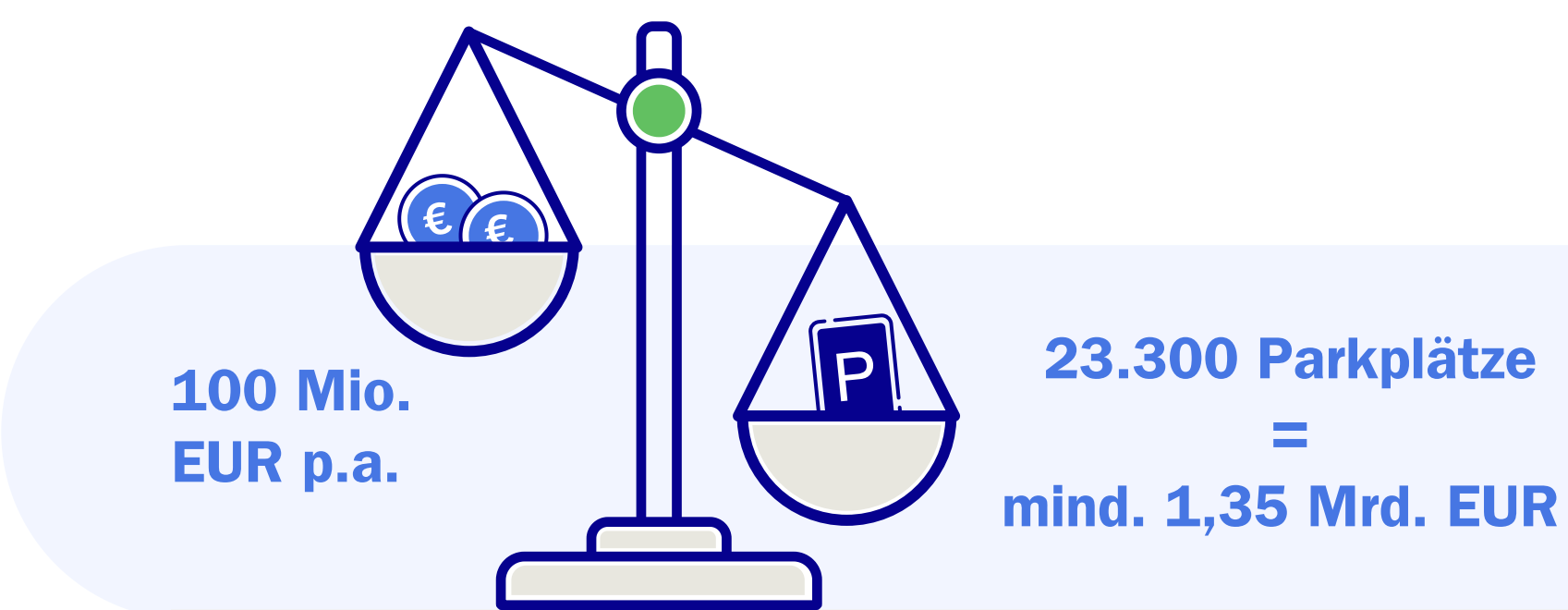


Abbildung 6: Vergleich des Investitionsbudgets des BMVI und des bereits bestehenden Fehlbedarf an Lkw-Parkplätzen





## Laut Prognose des BMVI wird die Verkehrsleistung im Straßengüterverkehr – gemessen in Tonnenkilometer (tkm) – bis zum Jahr 2030 im Vergleich zu 2018 um 19 % ansteigen.<sup>22 23</sup>

Es scheint unausweichlich, parallel zum Aus- und Neubau von Rastanlagen auch alternative, innovative Konzepte zur Lösung der Parkraumproblematik zu

fördern und zu forcieren. Denn der Aus- und Neubau von Rastanlagen wird auch durch besondere Anforderungen an Flächenverfügbarkeit und Topographie sowie langwierige Planungs-, Genehmigungs- und Beteiligungsverfahren erschwert, die zum Teil bis zu zehn Jahre andauern können und einer schnellen Realisierung des dringend benötigten zusätzlichen Parkraumangebotes im Wege stehen.<sup>24</sup>

Aus dem vom EU-Parlament im Juli 2020 beschlossenen Mobilitätspaket 1 resultieren zudem zahlreiche Neuregelungen in den Bereichen der Arbeitnehmerentsendung von Fernfahrern, des Markt- und Berufszugangs sowie der Sozialvorschriften mit Einfluss auf den Bedarf nach Lkw-Stellplätzen.

Änderungen seit dem 20. August 2020	
<b>Kabinenschlafverbot für die reguläre Wochenruhezeit</b>	Die reguläre wöchentliche Ruhezeit von mind. 45 Stunden darf nicht mehr in der Fahrerkabine verbracht werden. Stattdessen ist dafür eine geeignete Unterkunft aufzusuchen.
<b>Sichere Parkflächen</b>	Die Europäische Kommission stellt sicher, dass Berufskraftfahrer im Straßengüter- und Straßenpersonenverkehr leichten Zugang zu Informationen über sichere und gesicherte Parkflächen haben (Veröffentlichung einer Liste dieser Parkflächen).

Tabelle 1: Wesentliche Änderungen des Mobilitätspaket 1 mit Blick auf den Lkw-Parkplatzbedarf <sup>25</sup>

Nach Inkrafttreten des Mobilitätspaket 1 ist es nun nicht mehr erlaubt, die reguläre Wochenruhezeit im Fahrzeug zu verbringen (Kabinenschlafverbot). Künftig muss jede wöchentliche Ruhezeit von mehr als 45 Stunden in geeigneten Unterkünften mit Schlafgelegenheiten und sanitären Einrichtungen verbracht werden.

Welche konkreten Auswirkungen die beschlossenen Änderungen auf den europaweiten Lkw-Verkehr und die Nachfrage nach Lkw-Parkplätzen in Deutschland haben werden, muss sich noch zeigen. Das Kabinenschlafverbot und die Rückkehrpflicht von Fahrern und Fahrzeugen wird einheimische Unternehmen vermutlich weniger betreffen als Unternehmen mit Firmensitz im europäischen Ausland. Denn Fahrer deutscher Speditionen kehren einer Erhebung des Bundesamts für Güterverkehr (BAG)<sup>26</sup> zur Folge mit ihren Fahrzeugen meist alle zwei bis sieben Tage zum Unternehmensstandort zurück (62 %) oder sind sogar jeden Abend wieder zu Hause (31 %). Nur 7 % der Fahrer deutscher Lastkraftwagen sind im Durchschnitt mehr als 8 Tage auf Strecke, bei ausländischen Lkw in Deutschland liegt dieser Anteil mit 35 % deutlich höher. 15 % der

Fahrer ausländischer Unternehmen sind dabei sogar mehr als 14 Tage am Stück auf Achse, bevor sie an den Unternehmensstandort zurückkehren.

Ein Großteil der Lkw-Fahrer ist also in der „kurzen“ 7-Tage-Woche auf Möglichkeiten zum auswärtigen Verbringen der Ruhezeiten bzw. zum Parken des Lkw angewiesen, kann dabei aber im Fahrzeug übernachten. Hieraus resultiert im Wesentlichen ein Bedarf an Lkw-Parkplätzen zum Verbringen der täglichen Ruhezeiten. Es wird sich zeigen, ob Unternehmen und Fahrer ihre Touren- und Wochenplanungen so anpassen, dass Wochenruhezeiten abseits des Heimatstandortes ohne höhere Kosten für Park- und Übernachtungsmöglichkeiten eingehalten werden können. Alternativ müssten Park- und Übernachtungsmöglichkeiten zum Verbringen der Wochenruhezeit deutlich ausgebaut werden.

Bestehende Rastanlagen und Autohöfe bieten aktuell nicht genügend Übernachtungsmöglichkeiten zur Deckung des sich andeutenden Bedarfs. Verstärkt wird dieser Missstand dadurch, dass die wenigen vorhandenen Übernachtungsmöglichkeiten nur selten

den Anforderungen der preissensiblen Kundschaft aus der Logistik entsprechen. Hieraus ergeben sich Potenziale für privatwirtschaftliche Parkraumangebote wie bspw. Autohöfe oder Shared Parking Konzepte für das fahrerlose Abstellen von Lkw in der Nähe von oder in Kombination mit externen Übernachtungsmöglich-

keiten, die das sichere Parken von Lkw und Ladung ermöglichen. Sicherer Abstellmöglichkeiten für Fahrzeuge bedarf es auch für den Fall, dass der Fahrer sein Rückkehrrecht in das Heimatland ohne das Fahrzeug wahrnimmt (Rückkehrzyklus des Fahrers alle vier Wochen und des Fahrzeugs alle acht Wochen).



## Handlungsfelder für Politik und Logistiker

### Mehr Investitionen, ein Mix aus öffentlichen und privaten Maßnahmen sowie die Digitalisierung zeigen Lösungswege auf.

Um die Parkplatzsituation für Lkw-Fahrer entlang der Bundesautobahnen auch kurzfristig zu verbessern, hat das BMVI Anfang 2020 einen 5-Punkte-Plan entworfen, der zu einem modernen und bedarfsgerechten Rastanlagensystem beitragen soll. Neben dem Ausbau von Rastanlagen sieht der Plan auch die optimierte Nutzung des Parkangebotes durch telematische Parkverfahren oder Mischnutzung, den Einsatz von Parkleitsystemen zur Reduzierung des Parksuchverkehrs sowie die Förderung von Stellplatzangeboten abseits der Autobahn durch die Privatwirtschaft vor. In dem Zusammenhang wird der Bund auch eine Förderrichtlinie für den Aus- und Neubau von Lkw-Stellplätzen im Nahbereich von Autobahn-Anschlussstellen, insbesondere in Industrie- und Gewerbegebieten, schaffen.<sup>27</sup>

Mit dem 5-Punkte-Plan will der Bund der Lkw-Parkraumproblematik begegnen, die sich auf kurze Sicht nicht allein durch den konventionellen Ausbau von Rastanlagen lösen lässt. Bei Rastanlagen an der Autobahn erschweren lange Planungs- und Genehmigungszeiträume und mangelnde Flächenverfügbarkeit die optimale Standortfindung und den zeitnahen Aus- und Neubau.<sup>28</sup>

#### Ziele des 5-Punkte-Plans des BMVI:

1. Neue Lkw-Parkmöglichkeiten auf den Rastanlagen des Bundes schaffen.
2. Verstärkter Einsatz telematischer Parkverfahren (Kolonnen- und Kompaktparken).
3. Reduzierung des Lkw-Parksuchverkehrs durch den Einsatz von Parkleitsystemen.
4. Optimierte Nutzung des vorhandenen Lkw-Parkraums.
5. Prüfung neuer Parkraummodelle in Autobahnnähe.

Es ist zu begrüßen, dass der Bund neben dem Aus- und Neubau von Rastanlagen auch verstärkt innovative Konzepte und Verfahren zur effizienteren Nutzung von Parkraum testen und weiterentwickeln lässt. Diese sollen dabei helfen, Parksuchverkehre zu reduzieren oder bereits vorhandene Lkw-Stellplatzkapazitäten besser auszulasten.

Durch die Nutzung der Möglichkeiten von Telematik und Digitalisierung können bspw. aktuelle Informationen über Lage und Anzahl freier Stellplätze (telematische Parkleitsysteme) verfügbar gemacht oder bestehende Parkraumflächen effizienter genutzt werden (Kolonnen- und Kompaktparken).<sup>29</sup>

Bei diesen Parkverfahren stehen zwei oder mehr Lkw in einer Parkstandsreihe hintereinander. Die parkenden Lkw innerhalb einer Parkstandsreihe werden nach ihrer Abfahrtszeit zeitlich sortiert, wodurch eine reibungslose Weiterfahrt sichergestellt werden soll. Durch den Wegfall der Mittelfahr- und Rangiergassen resultiert aus dem Kolonnen- und Kompaktparken eine Kapazitätserhöhung von 50 % im Vergleich zum konventionellen Parken.<sup>30</sup> Jedoch lohnt sich der Aufbau von telematisch unterstützten Parkverfahren im Regelfall nur für größere Rastanlagen. Auch bei großen Rastanlagen kann je nach Anwendungsfall ein konventioneller Ausbau unter bestimmten Voraussetzungen sinnvoller als eine Flächenumnutzung durch den Einsatz von Telematiksystemen sein. Beim Neubau von Rastanlagen erfahren das konventionelle sowie das telematische Parken dieselbe Problematik mangelnder Flächenressourcen und langer Genehmigungs- und Planungszeiträume.<sup>31</sup> Zudem gibt es bisher in der Praxis erst wenige telematische Parkanlagen.<sup>32</sup>

Lange Parksuchzeiten ergeben sich auch durch fehlende Echtzeit-Informationen über freie Stellplatzkapazitäten. Telematische Parkleitsysteme setzen genau hier an: die Parkplatzbelegung wird detektiert und die aufbereiteten Informationen zum aktuellen Stellplatzangebot werden über verschiedene Medien (dynamische Beschilderung entlang der Lkw-Routen, Verkehrsfunk und (mobile) Web-Applikationen) interessierten Akteuren (z. B. Disponenten, Fahrern) bereitgestellt.<sup>33</sup> Im Idealfall kann der freie Stellplatz dann noch verbindlich reserviert werden. Auf öffentlichen Rastanlagen ist dies in der Regel nicht möglich, sodass ein zum Zeitpunkt der Suche freier Stellplatz belegt sein kann, wenn der Fahrer dort ankommt.

Eine intelligente Steuerung der Parksuchverkehre mittels telematischer Parkleitsysteme kann somit dazu beitragen, Lkw besser auf freie Stellplätze zu verteilen, Parkraumkapazitäten auszuschöpfen und damit die

Parksuchverkehre nachhaltig zu reduzieren. Hierzu müssen jedoch zunächst ausreichend freie Stellplätze verfügbar sein, auf die Fahrer zielgerichtet umgeleitet werden können.

Die einfache und zuverlässige Reservierung von sicheren Parkplätzen bieten aktuell nur wenige Anbieter an. Dazu zählen neben einigen Autohöfen insbesondere Shared Parking Lösungen wie das KRAVAG Truck Parking. Beim Shared Parking bieten Speditionen ihre (temporär) freien Stellmöglichkeiten auf dem Betriebsgelände Dritten entgeltlich zum Verbringen der Ruhezeiten an. Buchung und Abwicklung erfolgen digital, die hierfür notwendige Infrastruktur stellt der Plattformbetreiber bereit. Er übernimmt auch die Prozessabwicklung.<sup>34</sup>

Für den Bau von Rastanlagen an Bundesautobahnen sind seitens der Bundesregierung für die Jahre 2019 bis einschl. 2023 je 100 Mio. EUR p.a. eingeplant. Dennoch ist mit Blick auf die geschilderte Parkplatzsituation schon jetzt klar, dass die Schaffung ausreichender Lkw-Stellplätze kurzfristig nicht allein durch den konventionellen Neubau von Anlagen an der Autobahn gelingen kann.



**Dr. Werner Andres**  
Abteilungsleiter Verkehrssicherheit, BGL

**Hinsichtlich der Bereitstellung nutzbarer Flächen für das Lkw-Parken sehen der BGL und die ihm angeschlossenen Transportlogistikunternehmen ein großes Potenzial in der Nutzung von bestehenden Freiflächen auf Betriebshöfen. Im Rahmen einer BGL-Erhebung bezifferte sich das Potenzial auf ca. 20.000 bis 25.000 Stellplätze! Das BMVI hat die Implementierung eines entsprechenden Förderprogramms im Laufe des Jahres 2021 angekündigt.**

Dies bedeutet, dass ein immenser Bedarf zur Schaffung zusätzlicher Lkw-Parkplätze besteht. Hierzu bieten sich verschiedene Möglichkeiten an wie der Aus- und Umbau vorhandener Lkw-Parkplätze, die Optimierung vorhandener Flächen zur Parkplatznutzung, der Neubau von Lkw-Parkplätzen abseits der Autobahn sowie die Bereitstellung sonstiger verfügbarer geeigneter Freiflächen für das Lkw-Parken.



## Lösungsoptionen am Beispiel des KRAVAG Truck Parking

### Als Unternehmen den Bedarf erkennen und heute handeln – unterstützt von starken Partnern sowie der Politik.

Die im vorangegangenen Kapitel beschriebenen alternativen Lösungskonzepte wie bspw. das Shared Parking lassen sich besonders effektiv in der Kooperation einer breiten Basis von Transportunternehmen und Speditionen in einem flächendeckenden Netzwerk in ganz Deutschland umsetzen.

Konkretes Ziel des Shared Parking Konzepts ist es, den Mitgliedern des Netzwerks und deren Mitarbeitern vorhandene, aber bislang ungenutzte Flächen auf den Betriebshöfen der Unternehmen als Lkw-Parkfläche entgeltlich zur Verfügung zu stellen. Bereits heute wird dieses Prinzip zwischen einzelnen Unternehmen in

Form direkter Absprachen angewendet, führt dort allerdings zu einem hohen administrativen Aufwand für die Mitarbeiter der Unternehmen und stellt gleichzeitig keine flächendeckende und skalierbare Lösung des Parkplatzmangels dar.

Notwendig für solche Anwendungsfälle sind digitale Plattformen, die allen Nutzern (Fahrer, Disponent, Unternehmer) geräteübergreifend zur Verfügung stehen und dabei leicht zu bedienen sind. Parkraumangebote können so transparent dargestellt und mit wenigen Klicks gebucht werden.

#### Eine erfolgreiche Shared Parking Plattform sollte:

- als vertrauensvoller, neutraler Partner mit langjähriger Geschäftsbeziehung im Logistikbereich bekannt sein
- den Service der Parkplatzvermittlung möglichst günstig anbieten können, da ein eigener Vorteil aus der Verbesserung von Verkehrs- und Transportsicherheit besteht
- eine Lösung aus einer Hand anbieten - also eine digitale Plattform für Unternehmer, Disponent und Fahrer zur Verfügung stellen, wenn nötig Schließsysteme auch installieren

Dass die Logistikbranche zusammen mit der Politik bereit und in der Lage ist, ähnliche Herausforderungen gemeinsam anzugehen, zeigt sich bspw. mit der Aktion #LogistikHilft im Rahmen der Corona-Lage. Hier wurden in kurzer Zeit Dusch- und WC-Container an mehreren Dutzend Standorten bundesweit aufgestellt – finanziert aus Spenden von Logistikern sowie Mitteln der öffentlichen Hand, koordiniert unter Federführung des BGL und des Vereins DocStop.

Zu den Containern geleitet werden die Fahrer durch die Darstellung der verfügbaren Standorte in der KRAVAG Truck Parking App. Durch eine mit der App verknüpfte digitale Zugangstechnik an ausgewählten Containern wird die Sicherheit der Fahrer gewährleistet. Die Nutzung der Dusch- und WC-Container ist für alle Fahrer selbstverständlich kostenfrei.



**Prof. Dr. Dirk Engelhardt**  
Vorstandssprecher, BGL

**Wir konnten mit der Aktion #LogistikHilft auf dem Höhepunkt der Corona-Pandemie eine schnelle, effektive Unterstützung für die Fernfahrer leisten. Unser Angebot wurde allein in den Monaten April bis Dezember 2020 über 7.000 Mal genutzt. Durch Spendenzusagen und die Partnerschaft mit den lokalen Paten der Container können wir das Angebot im Sinne der Fahrer bis mind. Ende 2021 aufrechterhalten.**

## Wie funktioniert KRAVAG Truck Parking?

Mit KRAVAG Truck Parking stellen sich Unternehmen, die bei der KRAVAG versichert sind, gegenseitig Parkraum auf ihren Betriebsgeländen zur Verfügung. Das Projekt startete in 2019, bietet im Netzwerk zum Zeitpunkt der Veröffentlichung (März 2021) bereits mehrere Dutzend buchbare Standorte in ganz Deutschland an und wird in den nächsten Jahren mit dem Ziel eines flächendeckenden Netzwerks in ganz Deutschland auf über 200 Standorte ausgebaut.

Der Vorteil: Die einzelnen Transportunternehmen und Speditionen bekommen von ihrem langjährigen Partner KRAVAG eine digitale Plattform (mobile App, Web-App) sowie eine digitale Zugangstechnik aus einer Hand zur Verfügung gestellt. Auch um den Auf- und Ausbau des Netzwerks kümmert sich die KRAVAG als Betreiber der Plattform. Darüber hinaus bietet sie als Versicherung den teilnehmenden Unternehmen Schutz bei Zwischenfällen und steht als Ansprechpartner rund um die Uhr zur Verfügung.



Die Kosten der Nutzung des KRAVAG Truck Parking sind für die Teilnehmer minimal. Neben einer Parkgebühr von aktuell 7 EUR pro Nacht bei der Buchung und Nutzung eines Parkplatzes über KRAVAG Truck Parking durch eigene Mitarbeiter kommen keine weiteren Kosten auf die Unternehmen zu. Gleichzeitig erhalten die Unternehmen ein Parkentgelt von 5 EUR pro Nacht, wenn der Fahrer eines anderen Unternehmens den eigenen Parkplatz nutzt. Die Kosten werden dabei durch das Unternehmen, nicht durch den Fahrer, getragen. Die Abrechnung erfolgt – komplett digital und als monatliche Sammelrechnung – durch KRAVAG Truck Parking.

	KRAVAG Truck Parking	Wildes Parken im Industriegebiet	Parkplatz/Rastplatz	Autohof
Duschen und WC	Kostenfrei	✗	Nur an bewirtschafteten Rastanlagen und gegen Entgelt	Gegen Entgelt
Sicherheit	✓	✗	✗	✓
Planbarkeit Reservierung	✓	✗	✗	Selten
Digitale Plattform	✓	✗	✗	Selten
Nachruhe Lärmschutz	✓	Ortsabhängig	Selten	✓
Gebühr	7 EUR/Nacht	Kostenfrei, oft verboten	Kostenfrei	10-20 EUR

Abbildung 7: Gegenüberstellung verschiedener Lkw-Parkplatz-Angebote

Für die **Unternehmer und Disponenten** liegen die Vorteile der Nutzung eines solchen Shared Parking Konzepts auf der Hand. So werden die Touren der Fahrer leichter planbar, was eine effizientere Nutzung der vorhandenen Lenkzeit ermöglicht. Zudem bleibt durch den Wegfall der Parkplatzsuche – oft zwischen 30 und 90 Minuten pro Tag – mehr effektive Fahrzeit übrig. Weiterhin erhöhen sich durch die Nutzung der privaten Stellflächen der Komfort für den Fahrer sowie die Sicherheit für Fahrzeug und Ladung – vor dem Hintergrund des Fahrermangels und steigender Frachtdiebstähle ein zentraler Punkt. Mitarbeiter können sich so auf ihre Kernaufgaben konzentrieren und spüren im Alltag, dass ihre Arbeitsbedingungen dem jeweiligen Unternehmen wichtig sind.

Auch bei der Nutzung von **staatlichen Förderprogrammen** rund um den Ausbau von Lkw-Parkplätzen begleitet die KRAVAG ihre Kunden.

Für **Fahrer** entfällt mit der Parkplatzsuche das allabendliche Rennen gegen die Lenkzeit-Uhr. So steigt die Vorfreude auf den Feierabend, der dank vorhandener Sanitäreinrichtungen, abgeschlossenem Betriebsgelände und verfügbarer Infrastruktur wie Supermärkte oder Restaurants in der Nähe deutlich entspannter wird. Ganz wichtig für die Fahrer: die Parkgebühren im KRAVAG Truck Parking werden von ihren Unternehmen übernommen. Und durch die Verfügbarkeit der App in mehr als einem Dutzend Sprachen wird die Parkplatzsuche für die Fahrer praktisch zum Kinderspiel.

„Dank KRAVAG Truck Parking haben unsere Fahrer sichere Parkplätze, wo sie sanitäre Anlagen benutzen und eine ruhige Pause verbringen können.“



**Janina Stratmann**

Wittener Transport –  
Kontor Heinrich Stratmann GmbH

„KRAVAG Truck Parking ist wie Parken im Kreis einer großen Familie – inklusive Versicherungsschutz. Besser geht's nicht!“



**Franz Fischer**

Franz Fischer Spedition GmbH

# Checkliste zur Teilnahme für Ihr Unternehmen

## Ihr Weg zum sicheren Parkplatz im starken KRAVAG Truck Parking Netzwerk.

### Checkliste



#### Geschäftsbeziehung zur KRAVAG

oder zu einem weiteren Unternehmen der R+V Versicherungsgruppe



**Angebot und / oder Nachfrage** nach Parkflächen für Lkw vorhanden

#### Bei Angebot:

Toiletten und idealerweise Duschen können zur Verfügung gestellt werden (um Zugangstechnik kümmert sich KRAVAG)

#### Bei Nachfrage:

Eigene Fahrer & Disponenten können Parkplätze verbindlich reservieren

### Timeline

#### Start

Kontaktaufnahme mit dem Projekt-Team / Ansprechpartner bei KRAVAG.

#### Innerhalb einer Woche

- Produkt-Demonstration für Unternehmer und Disposition
- Unterzeichnung des Teilnahmevertrags
- Einladung des Unternehmens ins KRAVAG Truck Parking Netzwerk

#### Passive Mitgliedschaft

Eigene Mitarbeiter können Parkplätze temporär buchen.

#### + 1-3 Wochen

- Vor Ort Besuch durch das Technik-Team
- Installation der Zugangstechnik, falls notwendig

#### Aktive Mitgliedschaft

**Eigene Parkplätze sind Teil der Plattform. Eigene Mitarbeiter können Parkplätze dauerhaft buchen.**

**Kontakt**



## EINFACH SICHER PARKEN mit der preisgekrönten App!

Werden Sie Teil unserer starken Gemeinschaft! Wir stellen Ihnen unsere Lösung für Ihre Parkplatzsituation gern persönlich vor. **Sprechen Sie uns an!**



**Tim Baumeister**  
Co-Projektleiter

Tel.: +49 611 533-36559  
E-Mail: tim@ruv-lab.de

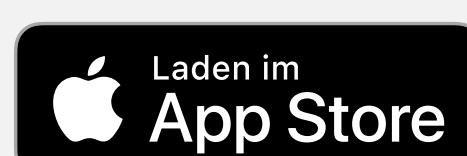


**Matthias Jung**  
Co-Projektleiter

Tel.: +49 611 533-9276  
E-Mail: matthias@ruv-lab.de

Raiffeisenplatz 1  
65189 Wiesbaden

R+V Allgemeine Versicherung AG  
Complina GmbH



[www.kravag-truck-parking.de](http://www.kravag-truck-parking.de)



# Quellenverzeichnis

- <sup>1</sup> Eigene Darstellung nach Irzik, Marco; Habermann, Marilena; Löhe, Ulrich; Treichel, Hartmut (2019): Lkw-Parksituation im Umfeld der BAB 2018, S. 7 f. Online verfügbar unter: [https://www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Anlage/StB/bast-erhebung-lkw-parksituation-im-umfeld-der-bab-2018.pdf?\\_\\_blob=publicationFile](https://www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Anlage/StB/bast-erhebung-lkw-parksituation-im-umfeld-der-bab-2018.pdf?__blob=publicationFile), zuletzt geprüft am 11.11.2020.
- <sup>2</sup> Prognose Kapazität 2023: Hochrechnung aus Investitionsbudget des Bundes im Zeitraum 2008-2018 und der realisierten Anzahl Stellplätze sowie verfügbarem Investitionsbudget für die Jahre 2019 bis 2023, Datenquelle: Vgl. BMVI Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (2020): Investitionsrahmenplan 2019 – 2023 für die Verkehrsinfrastruktur des Bundes (IRP), S. 20. Online verfügbar unter: [https://www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Publikationen/G/investitionsrahmenplan-2019-2023.pdf?\\_\\_blob=publicationFile](https://www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Publikationen/G/investitionsrahmenplan-2019-2023.pdf?__blob=publicationFile), zuletzt geprüft am 02.12.2020.; Prognose Nachfrage 2023 mit 4 % linearem Wachstum der Nachfrage pro Jahr analog zu VEDA (2018): Autobahn Parkplatz Report 2018 – Die Zusammenfassung, Online verfügbar unter: <https://www.autohof.de/news/180-autobahn-parkplatzreport-2018-die-zusammenfassung.html>, zuletzt geprüft am 02.12.2020.
- <sup>3</sup> Eigene Darstellung nach Irzik et al. 2019, S. 14 ff.
- <sup>4</sup> BMVI Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (2019), Verkehr in Zahlen 2019/2020.
- <sup>5</sup> Vgl. Noche, Bernd; Hoene, Andreas; Meyn, Jonas; Szymiczek, Melissa (2019): Lkw-Parkraumanalyse Köln, S. 10. Online verfügbar unter: [https://www.ihk-koeln.de/upload/Studie\\_Lkw\\_Stellplaetze\\_web\\_79280.pdf](https://www.ihk-koeln.de/upload/Studie_Lkw_Stellplaetze_web_79280.pdf), zuletzt geprüft am 02.12.2020.
- <sup>6</sup> Vgl. Noche et al. 2019, S. 20ff.
- <sup>7</sup> Kapazität = tatsächliche Belegung ausgewiesener Lkw-Parkflächen + akzeptierte Fehlbelegung weitere Rastanlagenflächen
- <sup>8</sup> Vgl. Irzik et al. 2019, S. 5.
- <sup>9</sup> bei leicht geänderter Ermittlung der Kapazität, die eine hundertprozentige Vergleichbarkeit nicht zulässt; Vgl. Irzik et al. 2019, S. 7f..
- <sup>10</sup> Irzik et al. 2019, S. 7.
- <sup>11</sup> Eigene Darstellung nach Irzik et al. 2019, S. 14 ff.
- <sup>12</sup> Statistisches Bundesamt (Destatis) (2016). Verkehr - Verkehrsunfälle 2014. Fachserie 8 Reihe 7. Korrigierte Fassung am 15. Februar 2016, Wiesbaden 2016, S. 67. Online verfügbar unter: [https://www.statistischebibliothek.de/mir/receive/DEHeft\\_mods\\_00031182](https://www.statistischebibliothek.de/mir/receive/DEHeft_mods_00031182), zuletzt geprüft am 05.03.2020. Statistisches Bundesamt (Destatis) (2020). Verkehrsunfälle: Unfälle von Güterkraftfahrzeugen im Straßenverkehr 2019, Wiesbaden 2020, S. 51. Online verfügbar unter: [https://www.destatis.de/DE/Themen/Gesellschaft-Umwelt/Verkehrsunfaelle/Publikationen/Downloads-Verkehrsunfaelle/unfaellegueterkraftfahrzeuge-5462410197004.pdf?\\_\\_blob=publicationFile](https://www.destatis.de/DE/Themen/Gesellschaft-Umwelt/Verkehrsunfaelle/Publikationen/Downloads-Verkehrsunfaelle/unfaellegueterkraftfahrzeuge-5462410197004.pdf?__blob=publicationFile), zuletzt geprüft am 02.12.2020.
- <sup>13</sup> TAPA (2020): NEWS RELEASE 24 March 2020, Recorded cargo crimes in EMEA double in a year to 8,548 incidents, with losses exceeding €137 million; Online verfügbar unter: [https://www.tapa-global.org/fileadmin/public/images/news/PRESS\\_RELEASES/PRESS\\_RELEASE\\_-\\_Recorded\\_cargo\\_crimes\\_in\\_EMEA\\_double\\_in\\_a\\_year\\_to\\_8\\_548\\_incidents\\_\\_with\\_losses\\_exceeding\\_137\\_million\\_euros.pdf](https://www.tapa-global.org/fileadmin/public/images/news/PRESS_RELEASES/PRESS_RELEASE_-_Recorded_cargo_crimes_in_EMEA_double_in_a_year_to_8_548_incidents__with_losses_exceeding_137_million_euros.pdf), zuletzt geprüft am 02.12.2020.
- <sup>14</sup> Noche, Bernd; Hoene, Andreas; Szymiczek, Melissa (2017): Ruhende Verkehre richtig steuern. Anforderungen, Chancen und Herausforderungen für moderne Logistikstandorte, S. 32/35, Online verfügbar unter <https://www.ihk-niederrhein.de/blueprint/servlet/resource/blob/4033636/ebc34aa1ca1beb3c71f7916e76a6b666/studie-ruhende-verkehre-data.pdf>, zuletzt geprüft am 02.12.2020.
- <sup>15</sup> Noche et al. 2017, S. 26/27.
- <sup>16</sup> Noche et al. 2019, S 25 ff.
- <sup>17</sup> Eigene Darstellung nach Irzik et al. 2019, S. 14 ff.
- <sup>18</sup> Vgl. Irzik et al. 2019.
- <sup>19</sup> Vgl. Noche et al. 2019 sowie Noche et al. 2017.
- <sup>20</sup> Vgl. BMVI Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (2020): Investitionsrahmenplan 2019 – 2023 für die Verkehrsinfrastruktur des Bundes (IRP), S. 20. Online verfügbar unter: [https://www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Publikationen/G/investitionsrahmenplan-2019-2023.pdf?\\_\\_blob=publicationFile](https://www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Publikationen/G/investitionsrahmenplan-2019-2023.pdf?__blob=publicationFile), zuletzt geprüft am 02.12.2020.
- <sup>21</sup> Vgl. ebenda
- <sup>22</sup> Vgl. Intraplan Consult GmbH (2020): Gleitende Mittelfristprognose für den Güter- und Personenverkehr. Mittelfristprognose Sommer 2020, im Auftrag des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur, Oktober 2020, S. 1-3. Online verfügbar unter: [https://www.bag.bund.de/SharedDocs/Downloads/DE/Verkehrsprognose/Mittelfristprognose\\_Sommer\\_2020.pdf?\\_\\_blob=publicationFile](https://www.bag.bund.de/SharedDocs/Downloads/DE/Verkehrsprognose/Mittelfristprognose_Sommer_2020.pdf?__blob=publicationFile), zuletzt geprüft am 02.12.2020.
- <sup>23</sup> Vgl. BMVI Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (2014), Verkehrsverflechtungsprognose 2030 Schlussbericht, S.8, Online verfügbar unter: [https://www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Anlage/G/verkehrsverflechtungsprognose-2030-schlussbericht-los-3.pdf?\\_\\_blob=publicationFile](https://www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Anlage/G/verkehrsverflechtungsprognose-2030-schlussbericht-los-3.pdf?__blob=publicationFile), zuletzt geprüft am 22.01.2021.
- <sup>24</sup> Vgl. Noche et al. 2019, S. 33.
- <sup>25</sup> Keine vollständige Liste aller Änderungen. Keine Gewähr auf Richtigkeit. Die aktuell gültigen Bestimmungen sind den jeweiligen Verordnungen zu entnehmen. Darstellung in Anlehnung an: VerkehrsRUNDschau (2020). EU-Mobilitätspaket: Das sind die Neuerungen. Online verfügbar unter: <https://www.verkehrsrundschau.de/nachrichten/eu-mobilitaetspaket-das-sind-die-neuerungen-2653319.html>, zuletzt geprüft am: 08.12.2020. Quellen: BMVI (2020), Industrie- und Handelskammer Region Stuttgart (2020), Verordnung (EU) 2020/1055, Verordnung (EU) 2020/1054, Verordnung (EU) 2020/1057.
- <sup>26</sup> Bundesamt für Güterverkehr (2019): Auswertung der Arbeitsbedingungen in Güterverkehr und Logistik 2019-I- Fahrerberufe, S. 14. Online verfügbar unter: [https://www.bag.bund.de/SharedDocs/Downloads/DE/Marktbeobachtung/Turnusberichte\\_Arbeitsbedingungen/AGL\\_2019-I.html](https://www.bag.bund.de/SharedDocs/Downloads/DE/Marktbeobachtung/Turnusberichte_Arbeitsbedingungen/AGL_2019-I.html), zuletzt geprüft am 07.12.2020.
- <sup>27</sup> BMVI Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (2020a): Ausgeruht für die lange Fahrt: So wollen wir mehr Lkw-Parkplätze schaffen. Online verfügbar unter: <https://www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Artikel/StB/ausgeruht-fuer-die-lange-fahrt-mehr-lkw-parkplaetze.html>, zuletzt geprüft am 02.12.2020.
- <sup>28</sup> Vgl. Noche et al. 2017, S. 52.
- <sup>29</sup> Vgl. Noche et al. 2019, S. 48.
- <sup>30</sup> BMVI Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (2019a): Lkw Parksituation an Bundesautobahnen hier: Erfahrungsbericht telematisch gestützter Parkverfahren. Online verfügbar unter: [https://www.verkehrsmusterkonferenz.de/VMK/DE/termine/sitzungen/19-10-09-10-vmk/19-10-09-10-bericht-bmvi-4-7.pdf?\\_\\_blob=publicationFile&v=2](https://www.verkehrsmusterkonferenz.de/VMK/DE/termine/sitzungen/19-10-09-10-vmk/19-10-09-10-bericht-bmvi-4-7.pdf?__blob=publicationFile&v=2), zuletzt geprüft am 30.03.2020.
- <sup>31</sup> Vgl. Maibach, Walter; Tacke, Andreas; Kießig, Michael (2017): Wirtschaftlichkeitsbewertung besonderer Parkverfahren zur Lkw-Parkkapazitätserhöhung an BAB. Bremen: Fachverlag NW. In: Berichte der Bundesanstalt für Straßenwesen, Verkehrstechnik (Heft V 294), S. 50/51.
- <sup>32</sup> BMVI Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (2019a).
- <sup>33</sup> Vgl. Noche et al. 2017, S. 47.
- <sup>34</sup> Vgl. Noche et al. 2017, S. 44.



# Abbildungsverzeichnis

## **Abbildung 1**

Entwicklung von Kapazität und Nachfrage nach Lkw-Parkplätzen an Autobahnen

---

## **Abbildung 2**

Lkw-Parkplatzmangel an Autobahnen nach Bundesländern

---

## **Abbildung 3**

Kosten für den bedarfsgerechten Ausbau der Lkw-Parkplätze an Autobahnen

---

## **Abbildung 4**

Angebot & Nachfrage von Lkw-Stellplätzen entlang der Autobahnen

---

## **Abbildung 5**

Fehlbedarf an Lkw-Parkplätzen differenziert nach Art des Parkplatzes und Bundesländern

---

## **Abbildung 6**

Vergleich des Investitionsbudgets des BMVI und des bereits bestehenden Fehlbedarfs an Lkw-Parkplätzen

---

## **Abbildung 7**

Gegenüberstellung verschiedener Lkw-Parkplatz-Angebote

---

## **Tabelle 1**

Wesentliche Änderungen des Mobilitätspakets 1 mit Blick auf den Lkw-Parkplatzbedarf



# Impressum

## **Herausgeber**

Complina GmbH  
Raiffeisenplatz 1 | 65189 Wiesbaden

## **Ansprechpartner / Redaktion**

Tim Baumeister  
Co-Projektleiter KRAVAG Truck Parking  
tim@ruv-lab.de | +49 (0)611-533-36559  
Raiffeisenplatz 1 | 65189 Wiesbaden

## **Gestaltung**

powerbrand digital GmbH, Wiesbaden

## **Bildnachweise**

Adobe Stock, Bildnummer: 100230556 (Markus Glombitza)  
BGL e.V. (Pjotr Banczerowski)  
KRAVAG-LOGISTIC Versicherungs-AG  
Shutterstock, Inc, Bildnummer: 1688583775 (Robert Biedermann)

## **Stand**

April 2021