Parkplatznot für Lkw

Zu wenig Platz für Brummis

Der Bund erweitert die Flächen, Parkraum-Bedarf an Autobahnen ist deutlich höher

VON MARC HAGEDORNUND JÜRGEN HINRICHS

Bremen/Hannover. Gefahr erkannt, aber noch längst nicht gebannt – so lässt sich die Parksituation für Lastwagen beschreiben, die auf der Autobahn unterwegs sind. Auch wenn, wie in diesem Jahr zum Beispiel in der Bremer Region, immer mehr Stellplätze entstehen, reichen die Kapazitäten bei Weitem nicht aus. Das Ergebnis sind die Not und der Frust bei den Fahrern und gefährliche Situationen auf den überfüllten Raststätten. "Das ist ein täglicher Kampf", sagt Timo Schmidt von der Spedition Glomb in Bremerhaven, "vor allem in Ballungszentren ist ab einer bestimmten Uhrzeit klar: Hier ist absolut kein Parkplatz mehr zu finden."

Der Bund bemüht sich, an seinen Autobahnen neuen Parkraum zu schaffen, muss aber jedes Mal feststellen, dass ihm die Entwicklung davonläuft. Es gibt im Vergleich zur Zahl zusätzlicher Stellplätze einen deutlich stärkeren Anstieg bei der Menge von Lastwagen. Fast wie im Märchen vom Hasen und vom Igel – ein Wettlauf, der nicht gewonnen werden kann, bisher jedenfalls.

Nach einer Erhebung der Bundesanstalt für Straßenwesen (BASt), die in diesem Jahr veröffentlicht wurde und auf Daten von 2018 basiert, fehlten zu der Zeit an den Autobahnen rund 23 300 Lkw-Parkplätze. Die Zahlen werden alle fünf Jahre erfasst und zeigen das Dilemma, in dem der Bund steckt: Gegenüber 2013 gab es im Jahr 2018 bei den Abstellmöglichkeiten einen Zuwachs von 17 Prozent. Nach Angaben des Verkehrsministeriums hat das eine halbe Milliarde Euro gekostet. Im gleichen Zeitraum erhöhte sich die Zahl der nachts auf den Raststätten abgestellten Lastwagen um 32 Prozent. Die Parkplatznot liegt also am Verkehrsaufkommen, oder anders ausgedrückt: Der Igel ist immer schon da, in diesem Fall in Form von Lastwagen.

Beispiel A 1 zwischen dem Autobahndreieck Ahlhorner Heide und dem Bremer Kreuz: Für diesen Abschnitt hatte die niedersächsische Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr ein "beträchtliches Defizit an Lkw-Parkständen" beklagt. Hochgerechnet auf das Jahr 2025 wären es 329 Stellplätze, die dann fehlen würden, lautete die Prognose der Behörde.

Um dem entgegenzuwirken, sind in diesem Jahr zwei neue Rastanlagen eröffnet worden. Sie liegen in Höhe der Gemeinde Großenkneten, die eine in nördlicher, die andere in südlicher Fahrtrichtung der A 1. Beide Anlagen mit dem Namen Engelmannsbäke bieten Platz für 50 Lkw, 30 Pkw und zwei Busse. Außerdem gibt es einen Parkstreifen für Groß- und Schwertransporte. Die Kosten belaufen sich auf mehr als acht Millionen Euro. Auch an anderer Stelle zwischen Ahlhorn und Stuhr entstehen Stellplätze, indem bestehende Rastanlagen erweitert werden. Das Gesamtpaket umfasst 267 neue Parkmöglichkeiten für Lastwagen und wird noch einige Jahre in Anspruch nehmen.

Seit dem Jahr 2009 sind in Niedersachsen nach Angaben der Landesregierung rund 2950 Lkw-Stellplätze entstanden. Bis 2030 sollen durch Neu-, Um- und Ausbau der Rastanlagen 2400 Plätze hinzukommen. Verkehrsminister Bernd Althusmann (CDU) hat außerdem ein digitales Lkw-Parkleitsystem angekündigt: "Wir werden mit vier bis fünf Rastanlagen an der A 2 starten", sagte der Minister im Landtag. Der Bund habe dafür bereits den Auftrag erteilt. Die anderen Haupttransitrouten könnten folgen.

Niedersachsen hat an seinen Autobahnen 50 bewirtschaftete Raststätten. Nach den Zahlen der BASt vereinten sie vor zwei Jahren 2846 Lkw-Parkplätze. Durchschnittlich abgestellt waren dort in den Nachtstunden 4617 Lastwagen. Weniger krass fiel der Fehlbedarf bei den 170 Rastanlagen ohne Bewirtschaftung aus, dort klaffte eine Lücke von 700 Parkmöglichkeiten. Die 35 Autohöfe verzeichneten 2018 gegen den Bundestrend einen kleinen Überhang an Parkplätzen. Im Land Bremen liegen neun unbewirtschaftete Rastanlagen, die vor zwei Jahren nachts durchschnittlich nur leicht überbelegt waren.

Das Bundesverkehrsministerium hat auf Grundlage der BASt-Studie einen Fünf-Punkte-Plan erarbeitet. Unter anderem soll der vorhandene Lkw-Parkraum besser genutzt werden. Gedacht wird an eine verstärkte Mischnutzung. "Pkw-Fahrer rasten überwiegend tagsüber, Lkw-Fahrer überwiegend nachts", heißt es von der Behörde. Durch die Freigabe der Pkw-Stellflächen in den Nachtstunden könne eine Entlastung für die Lkw erreicht werden.

Bereits beschlossen ist laut Ministerium, dass die bisherige Obergrenze von 50 Lkw-Parkplätzen auf unbewirtschafteten Rastanlagen nicht mehr gilt. Und es soll Fördergeld für private Investoren geben. Bei der Vereinigung Deutscher Autohöfe stößt das auf viel Zustimmung. „In autobahnnahen Gewerbegebieten liegt noch ein kurz- und mittelfristiges Lkw-Parkplatz-Neubaupotenzial in fünfstelliger Höhe“, erklärt der Verband.