



Sachstand

Statistiken und Studien zu Lkw-Unfällen auf Rastanlagen entlang der Bundesautobahnen

Statistiken und Studien zu Lkw-Unfällen auf Rastanlagen entlang der Bundesautobahnen

Aktenzeichen: WD 5 - 3000 - 009/22
Abschluss der Arbeit: 9. Februar 2022
Fachbereich: WD 5: Wirtschaft und Verkehr, Ernährung und Landwirtschaft

Die Wissenschaftlichen Dienste des Deutschen Bundestages unterstützen die Mitglieder des Deutschen Bundestages bei ihrer mandatsbezogenen Tätigkeit. Ihre Arbeiten geben nicht die Auffassung des Deutschen Bundestages, eines seiner Organe oder der Bundestagsverwaltung wieder. Vielmehr liegen sie in der fachlichen Verantwortung der Verfasserinnen und Verfasser sowie der Fachbereichsleitung. Arbeiten der Wissenschaftlichen Dienste geben nur den zum Zeitpunkt der Erstellung des Textes aktuellen Stand wieder und stellen eine individuelle Auftragsarbeit für einen Abgeordneten des Bundestages dar. Die Arbeiten können der Geheimschutzordnung des Bundestages unterliegende, geschützte oder andere nicht zur Veröffentlichung geeignete Informationen enthalten. Eine beabsichtigte Weitergabe oder Veröffentlichung ist vorab dem jeweiligen Fachbereich anzuzeigen und nur mit Angabe der Quelle zulässig. Der Fachbereich berät über die dabei zu berücksichtigenden Fragen.

Inhaltsverzeichnis

1.	Einleitung	4
2.	Aktuelle Lkw-Parksituation	4
3.	Unfallstatistik	6
4.	Mediale Berichterstattung	9
5.	Veröffentlichungen	9
6.	Politische Anfragen	10
7.	Lkw-Parkleitsysteme	11

1. Einleitung

Hintergrund des vorliegenden Sachstands ist die Frage, ob es zu Lkw-Unfällen auf Rastanlagen entlang von Bundesautobahnen aufgrund überfüllter Parkplätze statistische Erhebungen oder entsprechende Studien gibt. Im Folgenden wird zunächst auf die aktuelle Lkw-Parksituation entlang der Autobahnen eingegangen und im Anschluss verfügbares statistisches Zahlenmaterial dargestellt. Veröffentlichungen in Form von Studien oder Berichten konnten zum Thema Parkplatzmangel eruiert werden, nicht aber zu Unfallgeschehen auf Autobahnrastplätzen, obwohl die mediale Berichterstattung zuzunehmen scheint. Ebenso wurde im politischen Umfeld bisher der Parkplatzmangel, nicht aber das Unfallgeschehen verschiedentlich thematisiert.

2. Aktuelle Lkw-Parksituation

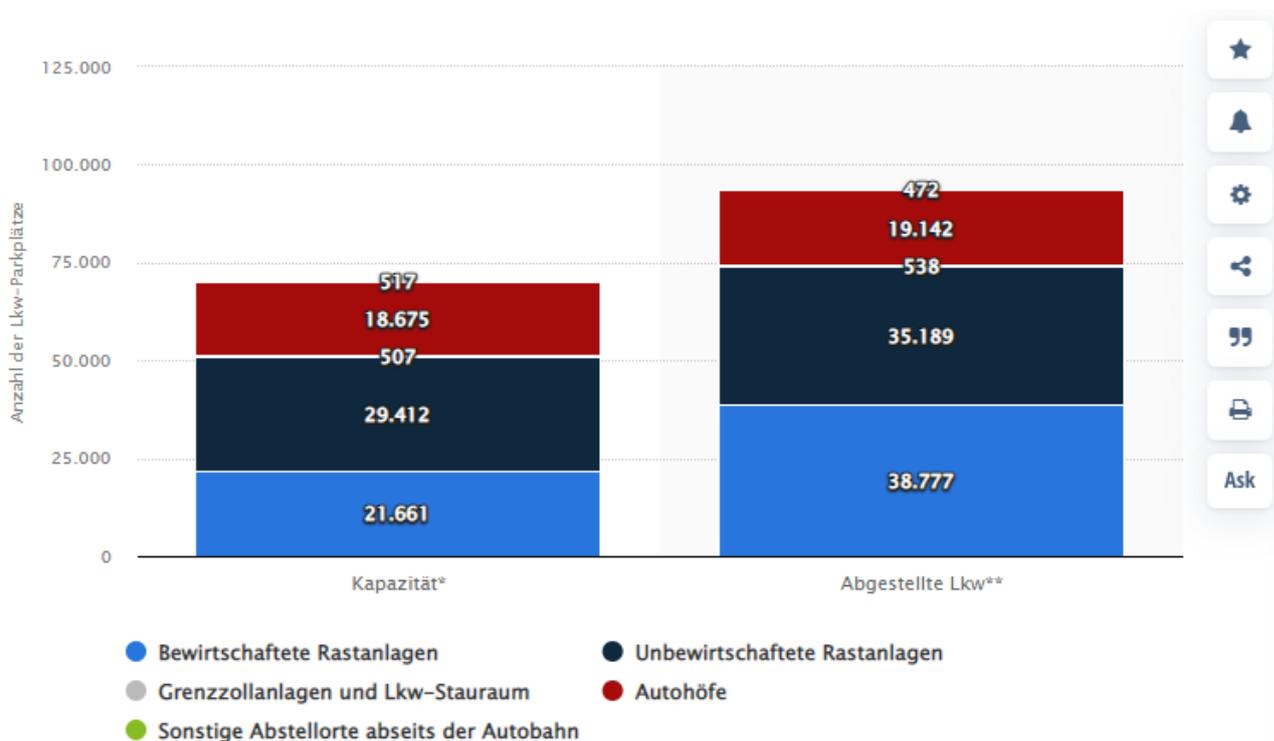
Im Auftrag des **Bundesministeriums für Digitales und Verkehr (BMDV)** wurden in der Vergangenheit drei bundesweite Erhebungen zur Lkw-Parksituation entlang der Autobahnen durchgeführt und ausgewertet. Demnach gab es:¹

Jahr	Lkw-Abstellmöglichkeiten (gerundet)
2008	53.900
2013	60.400
2018	70.800

Im Jahr 2018 standen von den insgesamt rund 70.800 Lkw-Abstellmöglichkeiten direkt auf den Autobahnen – insbesondere an den Rastanlagen - rund 51.600 Lkw-Abstellmöglichkeiten und neben den Autobahnen, wie z.B. an Autohöfen, rund 19.200 Lkw-Abstellmöglichkeiten zur Verfügung. Jedoch hat sich nach Aussage des **BMDV** auch die Anzahl der nachts abgestellten Lkw deutlich von rund 68.100 Lkw im Jahr 2008 auf rund 94.100 Lkw im Jahr 2018 erhöht. Somit ergab sich bundesweit im Jahr 2018 zwischen den Lkw-Abstellmöglichkeiten und den regulären Lkw-Parkmöglichkeiten auf und an den Bundesautobahnen eine Differenz von etwa 23.300.

1 <https://www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Artikel/StB/neue-foerderung-lkw-parkplaetze.html>. Siehe hierzu auch: Lkw-Parksituation im Umfeld der BAB 2018, Bundesanstalt für Straßenwesen (bast), 2019, <https://www.bast.de/DE/Publikationen/Fachveroeffentlichungen/Verkehrstechnik/Downloads/lkw-parksituation-2018.pdf?blob=publicationFile&v=3>.

Dieser Sachverhalt wird auch in der folgenden von **Statista** veröffentlichten Grafik verdeutlicht:²



Details: Deutschland; Bundesanstalt für Straßenwesen

© Statista 2022

* Ergibt sich aus der tatsächlichen Belegung ausgewiesener Lkw-Parkflächen plus der akzeptierten Fehlbelegung anderer Parkflächen.

** In den Nachtstunden (Durchschnitt).

In der Zeit von 2018 bis 2020 wurden auf den Autobahnen rund 2.300 weitere Lkw-Stellplätze geschaffen.³

Im aktuellen Verkehrsinvestitionsbericht für das Berichtsjahr 2019 wird ausgeführt, dass ein 5-Punkte-Programm zur Verbesserung der Lkw-Parksituation an Bundesautobahnen entwickelt worden sei. Dieses umfasse „die Schaffung zusätzlichen Lkw-Parkraums auf den Rastanlagen des Bundes, den verstärkten Einsatz telematischer Parkverfahren, die Reduzierung des Parksuchverkehrs durch den Einsatz von Parkleitsystemen, die optimierte Ausnutzung des vorhandenen

2 <https://de.statista.com/statistik/daten/studie/1093804/umfrage/anzahl-der-lkw-parkplaetze-an-autobahnen-nach-abstellort-in-deutschland/>, Stand: April 2018.

3 <https://www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Artikel/StB/neue-foerderung-lkw-parkplaetze.html>.

Parkraums und die Prüfung und ggf. Förderung privater Stellplätze in der Nähe der Autobahnen“.⁴

Im Juli 2021 startete das **BMDV** eine Förderung für zusätzliche Lkw-Parkplätze mit dem Ziel, in einem Drei-Kilometer-Radius von Autobahnanschlussstellen weitere Lkw-Stellplätze zu kreieren. Hierzu stellt das BMDV bis zum Jahr 2024 90 Millionen Euro bereit.⁵

3. Unfallstatistik

Die **Straßenverkehrsunfallstatistik** beruht auf den Daten der unfallaufnehmenden Polizisten. Im Gesetz über die Statistik der Straßenverkehrsunfälle (Straßenverkehrsunfallstatistikgesetz - StVUnfStatG⁶) ist geregelt, welche Merkmale die Polizei an die amtliche Statistik liefert. Die einzelnen Ausprägungen werden in Absprache mit der Arbeitsgemeinschaft Verkehrspolizeilicher Angelegenheiten festgelegt, in der alle Bundesländer vertreten sind.⁷

In der Statistik der Straßenverkehrsunfälle zählen nach Aussage des **Statistischen Bundesamtes** Unfälle auf Autobahnrastanlagen zu Unfällen auf Autobahnen. Der genaue Unfallort wird hierbei nicht näher konkretisiert.

Gleichwohl gibt es statistische Angaben darüber, wie oft das Fehlverhalten „unzulässiges Halten oder Parken“ von Güterkraftfahrzeugen auf Autobahnen zu Unfällen geführt hat. Jedoch geht aus den Zahlen nicht hervor, wieviel Unfälle auf Rastanlagen auf Bundesautobahnen passierten, bei denen das Güterkraftfahrzeug **ordnungsgemäß** geparkt wurde. Die Daten zu den Verkehrsunfällen durch das Fehlverhalten „unzulässiges Halten oder Parken“ von Güterkraftfahrzeugen auf Autobahnen für die Jahre 2016 bis 2020 wurden im Rahmen einer Sonderauswertung vom Statistischen Bundesamt zur Verfügung gestellt und finden sich in der folgenden Tabelle:

4 Verkehrsinvestitionsbericht für das Berichtsjahr 2019, S. 210, Download unter: <https://www.bmvi.de/Shared-Docs/DE/Publikationen/G/verkehrsinvestitionsbericht-2019.html>.

5 Siehe hierzu auch: Richtlinie zur Förderung privater Investoren zur Schaffung von zusätzlichen Lkw-Stellplätzen in der Nähe von Autobahnanschlussstellen vom 10. Juni 2021, https://www.bag.bund.de/Shared-Docs/Downloads/DE/Foerderprogramme/LKWStellplaetze/RiLi_LKW_Stellplaetze.pdf?blob=publication-File&v=2.

6 https://www.gesetze-im-internet.de/stvunfstg_1990/BJNR010780990.html.

7 Email des Statistischen Bundesamtes vom 26.01.2022.

Fehlverhalten "unzulässiges Halten oder Parken" von Güterkraftfahrzeugen auf Autobahnen:

	Unfälle mit Personenschaden				Unfälle mit nur Sachschaden	
	insgesamt	mit Getöteten	mit Schwer- verletzten	mit Leicht- verletzten	im engeren Sinne	unter dem Einfluss berauschender Mittel
2016	10	1	3	6	6	0
2017	25	5	13	7	10	1
2018	11	3	3	5	7	0
2019	23	3	10	10	11	3
2020	13	–	4	9	7	0

Quelle: Statistisches Bundesamt.⁸

Die nächste Tabelle gibt Aufschluss über die Anzahl und Folgen der Unfälle mit Personenschäden sowie über die Anzahl der dabei Verunglückten, die in den Jahren 2016 bis 2020 auf Bundesautobahnen stattfanden, wobei jeweils die Fahrer der Güterkraftfahrzeuge **Hauptverursacher** des Unfallgeschehens waren:

Fahrer von Güterkraftfahrzeugen an Unfällen auf Autobahnen als Hauptverursacher in den Jahren 2016 bis 2020:

	Unfälle mit Personenschaden				Dabei Verunglückte				Schwerw. Unfälle mit Sachschaden (i.e.S.)
	insgesamt	mit Getöteten	mit Schwerverletzten	mit Leichtverletzten	insgesamt	Getötete	Schwerverletzte	Leichtverletzte	
2016⁹	3.759	106	932	2.721	5.675	125	1.210	4.340	1.732
2017¹⁰	3.883	135	946	2.802	5.933	157	1.239	4.537	1.880
2018¹¹	4.037	143	955	2.939	6.114	161	1.283	4.670	1.919
2019¹²	3.740	115	909	2.716	5.570	125	1.187	4.258	1.711
2020¹³	2.903	101	700	2.102	4.174	107	894	3.173	1.584

Quelle: Eigene Darstellung nach Angaben des Statistischen Bundesamtes.

Weitere Informationen zu den an den Unfällen beteiligten Güterkraftfahrzeugarten sowie den Unfalltypen sind unter den in der Tabelle genannten Links (siehe Fußnoten) ebenfalls abrufbar.

9 https://www.statistischebibliothek.de/mir/servlets/MCRFileNodeServlet/DEHeft_derivate_00043066/5462410167004.pdf, S. 19.

10 https://www.statistischebibliothek.de/mir/servlets/MCRFileNodeServlet/DEHeft_derivate_00043067/5462410177004.pdf, S. 19.

11 https://www.statistischebibliothek.de/mir/servlets/MCRFileNodeServlet/DEHeft_derivate_00056653/5462410187004.pdf, S. 35.

12 https://www.statistischebibliothek.de/mir/servlets/MCRFileNodeServlet/DEHeft_derivate_00064220/5462410197004.pdf, S. 32.

13 https://www.statistischebibliothek.de/mir/servlets/MCRFileNodeServlet/DEHeft_derivate_00064245/5462410207004.pdf, S. 32.

4. Mediale Berichterstattung

In letzter Zeit kam es nach öffentlichen Quellen¹⁴ vermehrt zu Unfällen auf Autobahnparkplätzen, an denen Lkw beteiligt waren. So berichtete z.B. das Handelsblatt im August 2019 zu dem Thema „Fehlende LKW-Parkplätze provozieren Unfälle“.¹⁵ In dem Artikel wurde ausgeführt, dass im Jahr 2018 8.611 Lastwagen auf Autobahnen Unfälle mit Verletzten und Toten verursacht hätten.¹⁶ Als Grund würden überfüllte Parkplätze vermutet.

5. Veröffentlichungen

Im Folgenden wird beispielhaft auf verschiedene Veröffentlichungen zum Thema Parkplatzprobleme von LKW-Fahrern auf Bundesautobahnen eingegangen.

Der **Gesamtverband der Deutschen Versicherer (GDV)** berichtete im August 2019 über überfüllte Rasthöfe. Gefährlich werde es vor allem, wenn Einfahrten zugestellt seien und davor geparkt werde. Insbesondere auf den stark befahrenen Transitstrecken komme es wegen überfüllter Parkplätze oft zu gefährlichen Situationen. Jedoch sei eine schnelle Lösung des Parkplatzproblems nicht zu erwarten.¹⁷

Die **Bundesanstalt für Straßenwesen (bast)** veröffentlichte im September 2017 den Bericht: „Parken auf Rastanlagen mit Fahrzeugen und Fahrzeugkombinationen mit Übergröße“. Es sollten entwurfstechnische Lösungsansätze für das Parken von Lang-Lkw auf Autobahnrastanlagen entwickelt und bewertet werden. Man stellte fest, dass es kurzfristig möglich sei, für Lang-Lkw Parkplätze zur Verfügung zu stellen. Lang-Lkw könnten ohne bauliche Anpassung auf Längsparkständen parken, wenn ausreichende Lücken vorhanden seien. Auch die temporäre abschnittsweise Freigabe von GST¹⁸-Parkstreifen sei eine kurzfristig umsetzbare Lösung. Das grundsätzliche Parken mit Lang-LKW auf Rastanlagen sei möglich, solange die Anteile der Lang-Lkw am gesamten Straßengüterfernverkehr gering blieben. Es wird jedoch auch ausgeführt, dass es auf deutschen Tank- und Rastanlagen erhebliche Kapazitätsengpässe gebe (S. 21), eine kurzfristige Verbesserung

14 Siehe hierzu beispielsweise: <https://www.bild.de/regional/stuttgart/stuttgart-aktuell/lkw-crash-unfall-auf-parkplatz-ein-toter-55-78107188.bild.html>, https://www.saarbruecker-zeitung.de/blaulicht/saarland-nach-horror-unfall-auf-a-8-bei-rehlingen-verband-schlaegt-alarm_aid-63199711, <https://www.mz.de/lokal/aschersleben/sattelzug-walzt-leitplanke-und-baume-am-rastplatz-an-der-a36-bei-aschersleben-nieder-3223880?reduced=true>.

15 <https://www.handelsblatt.com/politik/deutschland/verkehrspolitik-risiko-rastplatz-fehlende-lkw-parkplaetze-provozieren-unfaelle/24892320.html?ticket=ST-902916-7F7tU5fnEIQSW3sJMSzX-ap5>.

16 Anmerkung des Verfassers des Sachstands: Im Jahr 2018 waren nach Angaben des Statistischen Bundesamtes Fahrer von Güterkraftfahrzeugen auf Autobahnen an insgesamt 8.611 Unfällen **beteiligt**. Als Hauptverursacher wurden sie allerdings lediglich in 4.037 Fällen erfasst. Siehe hierzu auch: https://www.statistischebibliothek.de/mir/servlets/MCRFileNodeServlet/DEHeft_derivate_00056653/5462410187004.pdf, Seiten 33, 35 und 55.

17 <https://www.gdv.de/de/themen/news/wie-trucker-noete-auch-die-verkehrssicherheit-gefaehrden-50130>.

18 GST – Großraum- und Schwertransporte.

nicht zu erwarten sei und man daher weiterhin mit Überbelegungen der Rastanlagen rechnen müsse.¹⁹

Auch der **Allgemeine Deutsche Automobil-Club e. V. (ADAC)** geht auf seinen Internetseiten auf die Parkplatzproblematik ein. Die meisten Lkw-Stellplätze fehlen demnach in Bayern und Nordrhein-Westfalen. Der ADAC hält einen weiteren zügigen Ausbau der Lkw-Stellplatzkapazitäten für zwingend erforderlich. Die Notwendigkeit, einen Lkw aufgrund fehlender Kapazitäten auf dem Standstreifen oder in Ausfahrten von Rastanlagen abzustellen, führe zu einer massiven Gefährdung der Verkehrssicherheit. Der ADAC empfiehlt, die Kapazitäten an bestehenden sowie bei neuen Rastanlagen durch intelligente Parksyste me zu erweitern und schlägt vor, auch private Firmengelände stärker für die Nutzung in Betracht zu ziehen.²⁰

6. Politische Anfragen

Der LKW-Parkplatzmangel war im November 2020 im Deutschen Bundestag Gegenstand einer **Schriftlichen Frage**²¹, hier insbesondere die unzulässige Belegung von Busparkplätzen durch Lkw auf Autobahnraststätten sowie das unzulässige Parken in Gewerbegebieten in Autobahnnahe. Im Januar 2021 lautete das Thema einer **Kleinen Anfrage** der Fraktion der FDP an die Bundesregierung „Parksituation für Lkw an Bundesautobahnen“.²² Hier ging es insbesondere um die Maßnahmen der Bundesregierung und ob diese ausreichend seien.

Im **Landtag Nordrhein-Westfalen** wurde das Thema „Parkchaos an den Autobahnen. Was tut die Landesregierung gegen den eklatanten Parkplatzmangel bei LKW?“ im Rahmen einer Kleinen Anfrage im Juli 2017 behandelt. Hintergrund war hierbei der stetig ansteigende Schwerlastanteil auf den Bundesfernstraßen in Nordrhein-Westfalen, der das Parkplatzproblem für Lastkraftwagen immer weiter verschärfe. Sichtbar sei dies durch die unhaltbaren Zustände an den Autobahnrastanlagen geworden. Obwohl die Landesregierung die Freigabe von Strecken für Gigaliner mit einer Gesamtlänge von bis zu 25,5 Metern begrüßt habe, sei hierdurch die Parkplatzproblematik noch verschärft worden. Auch werde sich dadurch der LKW-Anteil auf den Autobahnen weiter erhöhen und die vorhandenen Parkbuchten seien für die überlangen LKW ungeeignet.²³

19 https://bast.opus.hbz-nrw.de/opus45-bast/frontdoor/deliver/index/docId/1787/file/V296_barrierefreies_ELBA_Final.pdf.

20 Siehe hierzu auch: <https://www.adac.de/news/mangel-lkw-parkplaetze-autobahn/>.

21 Siehe hierzu auch: BT-Drucksache 19/24511 vom 20.11.2020, Frage 107, S. 83, <https://dserver.bundestag.de/btd/19/245/1924511.pdf>.

22 Antwort der Bundesregierung auf die Kleine Anfrage der Fraktion der FDP, BT-Drucksache 19/26038 vom 21.01.2021, <https://www.fdpbt.de/sites/default/files/2021-02/1926038.pdf>.

23 <https://www.landtag.nrw.de/Dokumentenservice/portal/WWW/dokumentenarchiv/Dokument/MMD17-285.pdf>.

7. Lkw-Parkleitsysteme

Mit Hilfe von Lkw-Parkleitsystemen können den Fahrern – soweit vorhanden - freie Parkkapazitäten angezeigt werden. Beispielhaft wird an dieser Stelle auf die folgenden bestehenden, bzw. in Planung befindlichen Systeme eingegangen.

Die **KRAVAG**²⁴ startete gemeinsam mit den Partnern SVG Assekuranz Service GmbH, dem Fraunhofer Heinrich-Hertz-Institut sowie der Blue Consult GmbH im Dezember 2021 das Forschungsvorhaben SOLP (Smart Optimized Lorry Parking), das mit insgesamt 2,36 Millionen Euro durch das BMDV im Rahmen der Förderrichtlinie Modernisierungsfonds gefördert wird. Nach dem Ampel-Prinzip sollen hierbei Informationen zu freien Parkplätzen geliefert werden, indem das KI-gestützte digitale Vorschlagssystem den Fahrern die Auslastung der Parkplätze entlang ihrer Route in den Farben Rot, Gelb oder Grün anzeigt. Hierzu werden zahlreiche Daten analysiert und aufbereitet. Die jeweilige Route wird nach Aussage der KRAVAG hierbei nicht als eine statische Abfolge von Straßen und Parkplätzen betrachtet, sondern als ein komplexer dynamischer Prozess.²⁵

Der **Bundesverband Güterkraftverkehr, Logistik und Entsorgung (BGL)** weist auf seinen Internetseiten auf zwei Buchungsplattformen für LKW-Parkplätze hin. Zu der Buchungsplattform „Truck Parking Europe“ weist der BGL darauf hin, dass das Lkw-Parkplatzangebot umfangreich gefiltert und entlang der individuellen Route angezeigt werden könne. Ferner zeige das Portal nur Lkw-Parkplätze an, die auch vom Lkw problemfrei auf einem geeigneten, genau definierten Weg angefahren werden könnten. Darüber hinaus würden detaillierte Informationen zu jedem Parkplatz gegeben, wie z.B. über die Sicherheitsausstattung und die sanitären Bedingungen. Weiterhin wird auf die digitale Plattform „Bosch Secure Truck Parking“ verwiesen. Bosch stellt nach Aussage des BGL LKW-Fahrern europaweit Parkplätze zur Verfügung, die über diese Plattform im Vorfeld gebucht werden können. Die Verfügbarkeit der Flächen könne in Echtzeit eingesehen werden, so dass Routen und Ruhezeiten genauer geplant werden könnten. Über die Plattform könnten u.a. Informationen zur Sicherheitsausstattung und zur Infrastruktur auf dem Parkgelände erhalten werden.²⁶

* * *

24 KRAVAG ist eine Versicherungsgruppe für das Straßenverkehrsgewerbe. Sie besteht aus den drei rechtlich unabhängigen Gesellschaften KRAVAG-ALLGEMEINE, KRAVAG-SACH und KRAVAG-LOGISTIC. Siehe auch: https://www.kravag.de/ka/kravag/ueber_uns/unternehmen/index.jsp.

25 <https://www.ruv.de/newsroom/pressemitteilungen/2022-01-25-kravag-forschungsprojekt-solp>.

26 https://www.bgl-ev.de/web/fahrerinfos/parkplaetze_fuer_lkw.htm.