

# **Bericht**

der Referenten/Dezernenten

für verkehrspolizeiliche Einsatzangelegenheiten

der Innenministerien und -senate des Bundes und der Länder

**zur Gestaltung von Parkplätzen an den  
Bundesautobahnen für die Übergabe von  
Großraum- und Schwertransporten;  
Kapazität von Parkplätzen im Autobahnbereich**

(Stand: 14. September 2005)

## **Anlagen:**

- 1 Anschreiben des Sächsischen Staatsministeriums des Innern an das Sächsische Staatsministerium für Wirtschaft und Arbeit vom 22.12.2004
- 2 Schreiben des Ministeriums des Landes Brandenburg vom 23.05.2005
- 3 Schreiben des Ministeriums des Innern des Landes Sachsen-Anhalt vom 27.05.2005
- 4 Schreiben der Polizei Hamburg, Verkehrsdirektion vom 01.06.2005
- 5 Schreiben des Hessischen Ministeriums des Innern und für Sport vom 08.06.2005
- 6 Schreiben des Innenministeriums des Landes Nordrhein-Westfalen vom 13.06.2005
- 7 Schreiben des Polizeipräsidiums in Berlin vom 14.06.2005
- 8 Schreiben des Innenministeriums Baden-Württemberg vom 15.06.2005
- 9 Schreiben des Innenministeriums Mecklenburg-Vorpommern vom 17.06.2005
- 10 Schreiben des Innenministeriums des Landes Schleswig-Holstein vom 17.06.2005
- 11 Schreiben des Bayerischen Staatsministeriums des Innern vom 17.06.2005
- 12 Schreiben des Niedersächsischen Ministeriums für Inneres und Sport vom 22.06.2005
- 13 Schreiben des Senators für Inneres und Sport der Freien Hansestadt Bremen vom 24.06.2005
- 14 Schreiben des Ministeriums des Innern und für Sport des Landes Rheinland-Pfalz vom 13.07.2005
- 15 Schreiben der Landespolizeidirektion Saarland vom 14.07.2005
- 16 Schreiben des Thüringer Innenministeriums vom 31.08.2005

## **1. Einführung**

In den letzten Jahren konnte ein stetiger Anstieg des gewerblichen Güter- und Personenverkehrs verzeichnet werden, der sich in den nächsten Jahren weiter fortsetzen wird.

„Die Transportleistung im gesamten Güterfernverkehr wird im Prognosezeitraum (1997-2010) um insgesamt 35 % oder 2,3% p.a. wachsen“ (Bericht der Bundesanstalt für Straßenwesen, Entwicklung der Verkehrssicherheit und ihrer Determinanten bis zum Jahr 2010, Heft M 120, August 2000).

Die Zielsetzung der Europäischen Union zur Durchführung von Kontrollen des gewerblichen Güter- und Personenverkehrs von zukünftig vier Prozent der Arbeitstage, wovon mindestens 30 Prozent bei Straßenkontrollen erfolgen sollen, stellt eine weitere Belastung der Parkplatzsituation dar (Veränderungsvorschläge des Europäischen Parlaments zu den Verordnungen (EWG) Nr. 3821/85 und (EG) Nr. 2135/98 des Rates – 11337/2/2004-C6-0250/2004-2001/0241(COD)).

Zum gegenwärtigen Stand kann für Deutschland festgestellt werden, dass zu bestimmten Zeiten eine völlige Auslastung von Parkplätzen auf den Bundesfernstraßen zu verzeichnen ist. Durch die Zunahme des gewerblichen Güter- und Personenverkehrs, den von der EU geforderten Erhöhung der Straßenkontrollen und im Besonderen durch die Anforderungen an die Kontrolle/Begleitung von Großraum- und Schwertransporten ergeben sich für die polizeiliche Tätigkeit besondere Problemstellungen.

## **2. Erhebung seitens der Polizeien der Länder**

In der Arbeitsgruppe „Verkehrspolizeiliche Einsatzangelegenheiten“ (AG VPEA), der Verkehrsreferenten der Länder, erfolgte hierzu eine Thematisierung.

Durch die Verkehrsreferenten wurden Erfahrungsberichte (Anlagen 1 – 15) in ihren jeweiligen Ländern zur Auslastung von Parkplätzen auf Autobahnen gemäß Umlaufbeschluss zu TOP 11 der Arbeitstagung der AG VPEA vom 20./21.04.2005 in Dresden erhoben.

Die Auswertung ist nachfolgend dargestellt.

### **2.1 Parkplatzsituation**

Es kann festgestellt werden, dass im gesamten Bundesautobahnnetz ein Fehlen von ausreichenden Parkplätzen für den gewerblichen Güter- und Personenverkehr zu verzeichnen ist.

Die Inanspruchnahme der Parkplätze erfolgt nach dem vorhandenen Komfort, beginnend mit den Tank- und Rastanlagen, gefolgt von Parkplätzen mit Sanitäreinrichtungen und endend mit den Parkplätzen, die nur mit Parkflächen ausgestattet sind.

Die Nutzung der Parkplätze erfolgt zu allen Zeiten. Die Schwerpunktzeiten sind die Nachtstunden (20 - 06 Uhr) der Wochentage. In diesem Zeitraum muss von einer kompletten Auslastung bis Überbelegung der vorhandenen Parkplätze ausgegangen werden. In den übrigen Zeiträumen, Tagstunden der Wochentage und Feier- und Wochenendtagen, ist die Parkplatzsituation als ausreichend anzusehen.

Bei voller Auslastung der bestehenden Parkplätze werden unzulässigerweise andere Verkehrsflächen durch den gewerblichen Güter- und Personenverkehr zum Parken genutzt:

- Verzögerungstreifen/ Beschleunigungstreifen
- Seitenstreifen der Hauptfahrbahn
- Nebenfahrbahn
- Zu- und Abfahrten der Tankstellen
- Pkw-Parkplätze und Behindertenparkplätze
- Durchgangsfahrbahnen der Parkplätze und Rastanlagen
- Grünflächen

Bezogen auf die zur Verfügung stehenden Parkflächen und den tatsächlich angetroffenen Fahrzeugen des gewerblichen Güter- und Personenverkehrs konnten in den Nachtstunden der Wochentage stark überhöhte Auslastungen festgestellt werden. Die mitgeteilten Höchstwerte variierten zwischen 300 % (Baden-Württemberg), 230% (Sachsen-Anhalt), 188 % (Mecklenburg-Vorpommern), 150 % (Bayern) und 120 % (Saarland).

## 2.2 Gefahren und Fehlverhalten

Mit der, insbesondere in den Nachtstunden, permanent festzustellenden Überlastung der Parkplätze und dem damit einhergehenden Parken auf den Verzögerungstreifen, Seitenstreifen, Nebenfahrbahnen und sonstigen Flächen sind erhebliche Gefahren für die Verkehrsteilnehmer verbunden.

So mussten bereits tödlich verlaufende Unfälle verzeichnet werden, weil Fahrzeuge auf dem Verzögerungstreifen oder auf Nebenfahrbahnen abgestellt waren und durch nachfolgende Fahrzeugführer übersehen wurden.

Bei der Feststellung von Parkverstößen muss durch die Polizeibeamten regelmäßig eine Güterabwägung erfolgen, ob das unzulässige Parken eine besondere Gefahr für die übrigen Verkehrsteilnehmer darstellt oder ob die Anordnung zur Weiterfahrt und die damit gegebenenfalls verbundene Überschreitung der Lenkzeit und die Nichteinhaltung der vorgeschriebenen Ruhezeit toleriert werden kann. In der Mehrzahl der Fälle kann die Polizei den Fahrern keine alternativen Stellflächen in vertretbarer Entfernung empfehlen.

Zudem kann bei Feststellung von Verstößen nach dem Fahrpersonalrecht, der mögliche Rechtfertigungsgrund von fehlenden Parkflächen nicht widerlegt werden; bis zu einem gewissen Grad muss dieser hingenommen werden.

Als weitere Folge der Überbelegung drängen LKW-Fahrer zudem verstärkt auf die den Autobahnen angrenzenden Straßen(parkplätzen) und Gewerbeflächen, was wiederum dort aufgrund unzureichender Infrastruktur und sanitärer Einrichtungen zu anwachsenden Lärm-, Geruchs- und Vermüllungsproblemen führt.

## 2.3 Großraum- und Schwertransporte

Großraum- und Schwertransporte stellen immer besondere Anforderungen an die Beteiligten und übrigen Verkehrsteilnehmer.

Mit der Einführung der „BF 3-Fahrzeuge“ werden Transportbegleitungen nur noch in besonderen Fällen von der Polizei durchgeführt. Fahrzeiten für Großraum- und Schwertransporte werden aus Gründen der Aufrechterhaltung der Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs überwiegend nur zu verkehrsarmen Zeiten, Nachtstunden, genehmigt.

Parkplätze und Tank- und Rastanlagen sind in diesem Zeitfenster wie berichtet völlig überfüllt. Das Abstellen von Großraum- und Schwertransporten zur Überprüfung, bzw. wegen Verstößen gegen Auflagen, oder technischen Defekten ist daher so gut wie ausgeschlossen.

Großraum- und Schwertransporte, die durch die Polizei begleitet werden müssen, werden an den jeweiligen Dienststellen- oder Landesgrenzen übergeben bzw. übernommen. Bei fehlenden Übergabeplätzen muss die Übergabe auf der Fahrbahn durchgeführt werden. Eine umfassende Kontrolle des Fahrzeugführers, der Sozialvorschriften, der mitzuführenden Genehmigungen und des technischen Zustandes des Fahrzeuges ist hierbei nicht möglich. Auch die damit verbundenen erheblichen Gefahren des Stillstandes auf der Fahrbahn sind für alle Beteiligten sehr erheblich. Verdeutlicht wird das beispielsweise durch den am 19.07.2004, gegen 23.35 Uhr, tödlich verlaufenen Unfall auf der Bundesautobahn A 4 in Höhe des Kilometers 113,0 in Richtung Aachen. Hierbei kollidierte bei der Übergabe eines Großraum- und Schwertransportes an der Landesgrenze zwischen Sachsen und Thüringen ein Sattelzug mit den im hinteren Bereich eines Großraum- und Schwertransportes befindlichen Funkstreifenwagen. Bei dem Unfall wurden drei Personen tödlich, eine Person schwer und zwei Personen leicht verletzt.

Bei längerfristiger Bekanntgabe der Durchführung eines Großraum- und Schwertransportes gegenüber den zuständigen Autobahnmeistereien können Parkflächen durch Verkehrszeichen und -einrichtungen zeitweise gesperrt werden. Eine Kontrolle der Anfahrtswege zu den Parkflächen ist unabhängig davon im Vorfeld erforderlich, da der Zufahrtbereich durch abgeparkte Fahrzeuge behindert oder versperrt sein kann.

### **3. Weiteres Vorgehen**

Die Lagedarstellung der Länder zeigt deutlich, dass eine Erhöhung der Kapazitäten von LKW-Stellplätzen auf den Rast- und Parkplätzen auf den Bundesautobahnen notwendig ist. Weiterhin sollte seitens des Bundesministeriums für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen (BMVBW) geprüft werden, ob alternative Übergabeplätze für Großraum- und Schwertransporte außerhalb der Rast- und Parkplätzen eingerichtet werden können. Das BMVBW sollte gebeten werden, die Lagedarstellung der Länder zur Kenntnis zu nehmen und geeignete Maßnahmen zur Verbesserung der Situation zu unterbreiten.

### **4. Beschluss**

Die AG VPEA bittet den UA FEK folgenden Beschluss zu fassen:

1. Der UA FEK nimmt den Bericht seiner AG VPEA zur Kenntnis.
2. Der UA FEK erachtet die durch die „Parksituation“ auf den Bundesautobahnen entstehenden Gefahren für die Verkehrsteilnehmer und die zur Begleitung von Großraum- und Schwertransporten eingesetzten Polizeibeamten als so hoch, dass seitens des zuständigen BMVBW dringender Handlungsbedarf besteht.
3. Der UA FEK bittet den AK II wie folgt zu beschließen:
  1. Der AK II nimmt den Beschluss des UA FEK vom ..... zur Kenntnis.
  2. Der AK II teilt die Auffassung des UA FEK, dass dringender Handlungsbedarf zur Verbesserung der bestehenden Situation gegeben ist und dass seitens des zuständigen BMVBW dringender Handlungsbedarf besteht.
  3. Der AK II bittet die IMK wie folgt zu beschließen:

1. Die IMK nimmt den Beschluss des AK II vom ..... zur Kenntnis.
2. Die IMK sieht die Notwendigkeit das BMVBW über die Situationsberichte der Polizeien der Länder in Kenntnis zu setzen und das BMVBW zu bitten wirksame Abhilfemaßnahmen zu prüfen.
3. Er bittet seinen Vorsitzenden ein diesbezügliches Schreiben an den Bundesminister für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen zu richten.