



5. TruckSymposium

Lenken, rasten, ruhen – Was braucht die Praxis?

Eklatanter Mangel an Lkw-Stellplätzen: Ruhephasen der Fahrer gestört / Schwere Unfälle durch Falschparker / Bund plant 5.500 neue Fernstraßen-Parkplätze

Nürburgring, 8. Juli 2011. Die Lage spitzt sich dramatisch zu: Auf den knapp 2.000 deutschen Lkw-Rastanlagen herrscht wegen des chronischen Platzmangels in den Stoßzeiten oftmals das blanke Chaos. Laut ADAC fehlen bundesweit rund 14.000 Parkmöglichkeiten. Lastzüge drängeln sich dicht an dicht. Die Folge: Nachzügler verstopfen Aus- und Zufahrten der Rastplätze und verursachen häufig schwere Unfälle. So geschehen Ende Juni auf der A3 bei Wörth an der Donau. Wegen völliger Überfüllung des Parkplatzes Tiefenthal ragten dort die abgestellten Fahrzeuge bis in die Fahrbahn hinein. Am frühen Morgen geschah dann die Katastrophe. Ein Sattelschlepper raste in zwei Lkw. Alle drei Lastwagen gingen in Flammen auf. Der Unglücksfahrer verbrannte in dem Wrack.

Ausblick: Hochkarätiges Expertengremium beim Fachforum

„Leider ist dies kein Einzelfall“, betonte **Prof. Dr.-Ing. Jürgen Brauckmann, Vorstand Mobilität TÜV Rheinland**, beim TruckSymposium am Freitag, 8. Juli 2011, auf dem Nürburgring. „Immer wieder kommt es zu ähnlich gefährlichen Szenarien. Neben der unhaltbaren Parkplatzsituation belastet darüber hinaus die zunehmende Verkehrsdichte die Berufskraftfahrer. Der Stresspegel steigt signifikant. Deshalb rückte beim diesjährigen Fachforum, das TÜV Rheinland und ADAC Mittelrhein erneut gemeinsam ausrichteten, das Spannungsfeld zwischen Lenken und Rasten in den Fokus,“ sagte Prof. Brauckmann. Ein hochkarätig besetztes Expertengremium beleuchtete am Vortag des ADAC Truck-Grand-Prix das aktuelle Thema „Lenken, rasten, ruhen – Was braucht die Praxis?“.

Unter der Leitung von Prof. Brauckmann gaben die Referenten einen Überblick über die aktuellen Entwicklungen. Was ist beim Bau und der Überwachung von Rastplätzen künftig geplant? Wie sieht mittelfristig ein machbarer Weg aus der Misere aus? Können verbesserte Leitsysteme Abhilfe schaffen? Welche Erfahrungen macht das Bundesamt für Güterverkehr (BAG) bei regelmäßigen Kontrollen? Wie steht es um die Leistungsfähigkeit der Gesellschaft „Autobahn Tank & Rast“? Was können Lkw-Hersteller leisten, um die Fahrsicherheit und

den Ruhekomfort zu erhöhen? Welche Auswirkungen auf Fahrsicherheit und -verhalten entstehen durch unbewältigten Stress der Trucker?

Zu Beginn des Symposiums blickte Prof. Brauckmann zunächst auf das Thema des vergangenen Jahres zurück: „**Hightec im Lkw – Chancen für Transport und Verkehr**“. So können intelligente Verkehrssysteme (IVS) in erheblichem Maße dazu beitragen, den Verkehr sauberer, sicherer und effizienter zu machen. Deshalb führte das EU-Parlament im Juli 2010 einen neuen IVS-Rechtsrahmen ein. Diese Richtlinie soll die europaweite Einführung innovativer Verkehrstechnologien beschleunigen. Oberste Priorität haben Verkehrs- und Reiseinformationen, Einparkhilfen für Lkw sowie das Notrufsystem eCall, das bei einem Unfall automatisch per Mobilfunk Daten wie den genauen Fahrzeug-Standort an die Rettungskräfte übermittelt. „Durch den IVS-Einsatz lassen sich die Kosten von Verkehrsüberlastungen, die auf ein Prozent des europäischen Bruttoinlandsprodukts geschätzt werden, um zehn Prozent senken“, erklärte Prof. Brauckmann.

Rückblick: Viele Fahrer mit ungeeignetem Navigationsgerät unterwegs

Ein weiterer Schwerpunkt befasste sich mit Verkehrsproblemen durch Navigation. Obwohl sich Navis auf den Verkehrsfluss und die Verkehrssicherheit generell positiv auswirken, belegte eine ADAC-Studie: Viele Städte und Gemeinden leiden immer mehr unter den negativen Seiten des massenhaften Einsatzes der elektronischen Pfadfinder. Bei einer Umfrage des Clubs unter Kommunen mit mehr als 10.000 Einwohnern meldeten 61 Prozent der Gemeinden teils erhebliche Verkehrs- und Sicherheitsprobleme. Die Probleme, die den Ärger heraufbeschwören, sind zu 95 Prozent auf Lkw zurückzuführen. Denn gut die Hälfte der Konflikte entstehen durch Lastwagen, die sich in enge Wohngebiete verirren und nicht mehr wenden können, unter Brücken hängen bleiben, Nebenstraßen befahren oder in Sackgassen geraten. Knapp ein Drittel aller genannten Fälle ist darauf zurückzuführen, dass die Navigationssoftware die Lkw-Beschränkungen nicht berücksichtigt.

Bei einer stichprobenartigen Befragung von Lkw-Fahrern fand der Automobilclub außerdem heraus, dass 31 von insgesamt 32 Lkw zwar ein Navigationsgerät an Bord hatten, aber nur fünf Anlagen tatsächlich über eine spezielle Lkw-Software verfügten. „Regelmäßige Updates und die

ausschließliche Nutzung von Navigationsgeräten mit Lkw-Profil können helfen, die Ziele ohne zeitraubende Irrfahrten und die damit verbundenen Kosten und Gefahren zu erreichen“, resümierte TÜV Rheinland-Mobilitätsexperte Prof. Brauckmann. „Hätten die Disponenten eindeutige, navigationsgerechte Adressen zu den Industriekunden, würde sich so manche Bergungsaktion erübrigen, ließen sich leidige Stress-Situationen für den Fahrer vermeiden und die vorgeschriebenen Ruhephasen sinnvoll nutzen, statt auf den Abschleppdienst zu warten.“

Eigeninitiative: Tank & Rast richtet zusätzliche Parkplätze ein

„Erholung für den Berufskraftfahrer – Was leisten Tank- und Rastanlagen?“ lautete das aktuelle Thema von **Peter M. Löw, Autobahn Tank & Rast GmbH** (Bonn). Um das drängende Problem des Stellplatzmangels auf der Autobahn zu beheben, ergreife seine Gesellschaft Eigeninitiative – zum Beispiel mit der Einrichtung zusätzlicher Lkw-Parkplätze am Standort Brohltal-Ost (A 61, Rheinland-Pfalz). „Daneben betreibt Tank & Rast einen ersten Autohof an der A2 bei Rheda-Wiedenbrück (NRW), der speziell auf die Bedürfnisse der Fernfahrer zugeschnitten ist und über 58 Lkw-Stellplätze verfügt, die durch videoüberwachte Schranken gesichert sind“, sagte Löw. Das Dienstleistungsangebot der rund 720 Tank & Rast-Servicebetriebe sei genau auf die Zielgruppe abgestimmt. Dazu gehörten Duschen, Zubehör, warme und kalte Speisen rund um die Uhr sowie sichere und bequem zu erreichende Parkplätze. Einen hohen Stellenwert habe die Verkehrssicherheit. Deshalb bietet das Unternehmen an zehn Autobahntankstellen in Bayern Einrichtungen zur korrekten Einstellung der Lkw-Rückspiegel an. Außerdem unterstützt Tank & Rast die Toleranzkampagne „Hand in Hand durchs Land“ des virtuellen Fahrerstammtischs www.truckerfreunde.de. Die Initiative wirbt für ein besseres Verständnis zwischen Lkw- und Pkw-Lenkern.

Kritik: Mangelhafte Beleuchtung und zu enge Parkstreifen

In seinem „Praxisbericht aus dem Fahreralltag“ schilderte **Uwe Siery, Spedition Gebrüder Schröder**, Ebernhahn (Westerwaldkreis), die Problematik von Sicherheit und Qualität der Lkw-Parkplätze. Er kritisierte die häufig mangelhafte Beleuchtung sowie zu kurze und enge Parkstreifen. Siery forderte eine Verbesserung der Ein- und Ausfahrten sowie Parkverbote in diesen Bereichen. Außerdem sprach er sich für eine Kameraüberwachung und die

Freigabe von Pkw-Parkplätzen ab 20 Uhr aus. Bei der Verkehrswege- und Parkplatzplanung muss künftig verstärkt darauf geachtet werden, dass die Fahrerkabinen auf der dem Straßenlärm abgewandten Seite stehen. Den Ruhekomfort der Fahrer erhöhen darüber hinaus Standklimaanlagen und breitere Betten. Elektronische Helfer wie Abstandsregeltempomat, Spurassistent oder automatische Notbremsysteme sorgen für mehr Fahrsicherheit.

In vielen Industrie- und Gewerbegebieten seien Park- und Rastmöglichkeiten noch immer Mangelware, sagte Siery. Eine Verschärfung der Situation sieht er durch das immer höhere Lkw-Aufkommen. Er appellierte an Firmen und Kunden, künftig die entsprechende Infrastruktur zur Verfügung zu stellen. In Sachen Serviceangebote der Tank- und Rastanlagen bemängelte der Logistiker das ungünstige Preis-Leistungs-Verhältnis beim Essen, die zu geringe Anzahl der Duschen und die daraus entstehenden Wartezeiten. „Außerdem lässt die Sauberkeit der sanitären Einrichtungen nach 20 Uhr häufig zu wünschen übrig, es fehlt an Personal und aus den Waschbecken fließt mitunter nur kaltes Wasser.“

Komfort: Arbeits-, Wohn- und Schlafbereich in der Fahrerkabine

Den hohen Wert von Komfortmerkmalen und elektronischen Fahrerassistenzsystemen für die Verkehrssicherheit bestätigte auch **Alexander B. Willhardt, Daimler AG**, in seinem Beitrag „Sicherheit und Komfort – Was Hersteller für den Fahrer tun“. In einem historischen Vergleich veranschaulichte er zudem die Auswirkungen von Komfort- und Sicherheitskomponenten auf den menschlichen Organismus – etwa bei Herzfrequenz, Reaktionszeit oder körperlichen Belastungen. „Für mehr Komfort sorgt die Unterteilung der Kabine in Arbeits-, Wohn- und Schlafbereich“, sagte Willhardt.

Kontrolle: Toleranzen im digitalen Fahrtenschreiber hinterlegt

„Vorschrift und Toleranz – Erfahrungsberichte aus der Kontrollpraxis“ überschrieb **Andreas Marquard, Bundesamt für Güterverkehr (BAG)**, seinen Vortrag. „Dabei geht es nicht um die Toleranz bei der Ermittlung von Messwerten – etwa beim Fahrzeuggewicht oder den -Fahrzeugabmessungen“, stellte Marquard klar. „Gemeint ist vielmehr der Ermessensspielraum der BAG-Beamten zugunsten des Betroffenen im Sinne der gesetzlich festgelegten

Grenzwerte – beispielsweise bei der Datenauswertung des digitalen Kontrollgeräts.“ Denn zur Feststellung der Lenk- und Ruhezeiten sind im Programm Toleranzen hinterlegt, nach denen geringfügige Überschreitungen der Lenkzeiten beziehungsweise Unterschreitung der Lenkzeitenunterbrechungen oder Ruhezeiten nicht vom BAG beanstandet werden. Die einheitliche Anwendung von Toleranzen beschränke sich keinesfalls nur auf den Kontrolldienst des Bundesamtes, sondern werde in verschiedenen Gremien zum Teil bundes- oder europaweit abgestimmt – etwa in den EU-Leitlinien zu den Sozialvorschriften im Straßenverkehr. „All diese Toleranzen und Ermessensspielräume sind jedoch nicht im Sinne einer weiteren Verschiebung von gesetzlich festgelegten Grenzwerten zu verstehen“, verdeutlichte Marquard. „Übrigens beweisen unsere Kontrolleure stets das notwendige, der Situation angepasste Augenmaß.“

Sozialvorschriften: Regelung von Lenk-, Ruhe- und Pausenzeiten

Die gesetzlichen Arbeitszeitregelungen sowie die täglichen Belastungen der Lkw-Fahrer standen im Fokus des Vortrags „Lenken, rasten, ruhen – Anforderungen aus Sicht der Branche“ von **Claus-O. Herzig, Bundesverband Güterkraftverkehr Logistik und Entsorgung (BGL)**. Die Arbeitszeit des Lkw-Fahrers ist – wie für alle Erwerbstätigen – gesetzlich geregelt. Neben den Bestimmungen des Arbeitszeitgesetzes sind allerdings vom Fahrer und seinem Arbeitgeber zusätzlich die Vorgaben des Fahrpersonalgesetzes sowie die europäischen Sozialvorschriften zu berücksichtigen. Diese regeln die täglichen und wöchentlichen Lenk-, Ruhe- und Pausenzeiten. In ihrem Vordergrund steht neben dem Arbeitsschutz vor allem die Verkehrssicherheit auf europäischen Straßen. „Nachdem diese Vorgaben EU-weit seit Jahren harmonisiert sind, setzt sich der BGL nachhaltig auch für eine europaweite Harmonisierung der Kontrollen vor allem der Lenk- und Ruhezeiten, sowohl durch Straßen- als auch durch Betriebskontrollen, ein. Diese Vorschriften sind bereits im Vorfeld der Transporte bei der Disposition von Fahrzeugen und -personal zu berücksichtigen. Die Einhaltung dieser Dispositionsvorgaben durch den Fahrer wird allerdings in der Transportpraxis immer schwieriger“, erklärte Herzig.

Fahrer könnten ihre gesetzlichen Ruhezeiten nur dann korrekt einhalten, wenn sie dafür geeigneten Parkraum an Rastplätzen vorfinden. Für die Bereitstellung eines ausreichenden Netzes zum Beispiel an Autobahnrastplätzen trage der

Staat Verantwortung. „Allerdings stand dem Anstieg des Lkw-Verkehrs im Haupttransitland Deutschland kein entsprechender Ausbau an Autobahnrastplätzen gegenüber. Der Fahrer ist vermehrt gezwungen, bei der Suche nach einem geeigneten Parkplatz die vorgegebene Lenkzeit zu überschreiten oder an kritischen Stellen zu parken. Die Bundesregierung hat den Handlungsbedarf erkannt und zusätzliche Finanzmittel zum Bau weiterer Parkplätze bereitgestellt“, sagte Herzig.

Koalitionsvertrag: Beseitigung des Lkw-Stellplatzdefizits

„Im Interesse der Verkehrssicherheit ist die Beseitigung des bestehenden Lkw-Stellplatzdefizits an deutschen Autobahnen ein im Koalitionsvertrag herausgehobenes Ziel, um eine zukunfts- und leistungsfähige Infrastruktur zu garantieren. Die Fahrer sollen entlang der Autobahnen einen Parkplatz finden, damit sie ihre gesetzlich vorgeschriebenen Lenk- und Ruhezeiten einhalten können. Die Umsetzung dieser Aufgabe ist eine besonders wichtige Maßnahme im Aktionsplan Güterverkehr und Logistik“, unterstrich **Prof. Dr.-Ing. Josef Kurz, Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung**.

Von 2008 bis 2010 konnten mehr als 5.500 neue Lkw-Parkplätze auf den Rastanlagen der Bundesautobahnen realisiert werden. Der Bund stellte den Ländern dafür insgesamt rund 240 Millionen Euro zur Verfügung. Bis 2012 sollen weitere 5.500 neue Lkw-Parkplätze entstehen.

Um den Lkw-Parkraumbedarf dem prognostizierten Anstieg des Güterverkehrs anzupassen, hat der Bund veranlasst, gemeinsam mit den Ländern die Streckenabschnitte der Autobahnen zu ermitteln, auf denen vorbehaltlich der notwendigen Baurechtsverfahren Lkw-Parkkapazitäten benötigt werden. Grundlage ist die Straßenverkehrsprognose 2025.

Planungsstandards: Qualität der Rastanlagen verbessern

Den Baumaßnahmen auf Rastanlagen liegen mit den „Empfehlungen für Rastanlagen an Straßen“ moderne Planungsstandards zugrunde, die einerseits die Verkehrsabläufe auf den Anlagen noch sicherer machen und andererseits die Aufenthaltsqualität für alle Verkehrsteilnehmer weiter verbessern werden. Auch bei der Ausstattung von Rastanlagen spielen die Interessen der Lkw-Fahrer eine besondere Rolle, so wird beispielsweise eine von der Autobahn

- 7 -

abgewandte Aufstellung von Lkw – soweit im Einzelfall planerisch möglich – realisiert. Ferner sind ausreichende Sanitäreinrichtungen sowie eine Beleuchtung der Verkehrsflächen auch auf großen unbewirtschafteten Rastanlagen (mehr als 30 Lkw-Parkplätze) vorgesehen. Um die Fahrer vor dem Lärm der Autobahn zu schützen, wurde auf Initiative des Ministeriums außerdem eine haushaltsrechtliche Grundlage zur Finanzierung freiwilliger Lärmschutzmaßnahmen im Bereich der Rastanlagen geschaffen.

Zur besseren Parkplatzverteilung und damit einer effektiveren Nutzung der vorhandenen Kapazitäten soll der Einsatz von telematischen Leitsystemen dienen. Prof. Kurz: „Bis mindestens Mitte 2012 läuft noch eine Pilotphase. Aus den gewonnenen Erfahrungen ergeben sich dann Empfehlungen für eine Technologieauswahl sowie die wirtschaftlich geeigneten Maßnahmen.“

TÜV Rheinland ist ein international führender Dienstleistungskonzern. An 490 Standorten in 61 Ländern auf allen Kontinenten arbeiten 13.850 Menschen und erwirtschaften einen Umsatz von rund 1,2 Milliarden Euro im Jahr. Anspruch und Leitidee des Konzerns ist die nachhaltige Entwicklung von Sicherheit und Qualität. Die Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter von TÜV Rheinland sind in ihrer Arbeit von der Überzeugung getragen, dass gesellschaftliche und industrielle Entwicklung ohne technischen Fortschritt nicht möglich ist. Gerade deshalb ist der sichere und verantwortungsvolle Einsatz technischer Innovationen, Produkte und Anlagen entscheidend. TÜV Rheinland ist seit 2006 Mitglied im Global Compact der Vereinten Nationen. TÜV Rheinland hat eine 140 Jahre lange Tradition und seinen Stammsitz in Köln.

Ihr Ansprechpartner für redaktionelle Fragen:

Wolfgang Partz, Pressesprecher Mobilität, Tel.: 0221/806-2290

Die aktuellen Presseinformationen erhalten Sie auch per E-Mail über presse@de.tuv.com sowie im Internet: www.tuv.com/presse