



14. TruckSymposium 2019 von ADAC Mittelrhein und TÜV Rheinland,
Nürburgring, 19. Juli 2019

Güter, Staus und Regulierung – Transportalltag 4.0 zwischen Wunsch und Wirklichkeit

Empfehlungen/Forderungen von ADAC Mittelrhein und TÜV Rheinland

1. Verkehrsgefährdung durch Parkplatzmangel – neue Ansätze erforderlich!

Trotz Ausbaumaßnahmen fällt Deutschland in der Anzahl verfügbarer LKW-Parkplätze an Autobahnen gemessen am (zügig) steigenden Bedarf dramatisch weiter zurück.

Dies führt sowohl für Fahrer zu wenig erholsamen Pausen- und Ruhezeiten auf heillos überfüllten Parkplätzen, als auch für andere Verkehrsteilnehmer zu hohen Sicherheitsrisiken durch im Bereich von Ein- und Ausfahrten sowie auf Standstreifen parkende LKW.

Das Ausmaß des Problems und der geringe Fortschritt machen dringend einen Strategiewechsel erforderlich:

- Sektorales Denken und Handeln zugunsten gemeinsamen Vorgehens aller Verantwortlichen auflösen!
- Verursacher, z.B. Verlader, in Mitverantwortung nehmen!
- Abkehr vom konventionellen Ausbau durch die Autobahnverwaltung!
- Digitalisierung und Telematik für mehr Effizienz nutzen!
- Finanzielle Förderung von Sofortmaßnahmen!

Um kurzfristig zumindest für die Abend- und Nachtzeiten mehr LKW Parkplätze im Nahbereich von Autobahnen zu schaffen empfiehlt das TruckSymposium, schnellstmöglich ein Förderprogramm aufzulegen, mit dem es für Verlader und Industrie attraktiv wird, vorhandene Parkflächen in der Nähe von Autobahnen für die Abend- und Nachtstunden als LKW-Parkplätze zur Verfügung zu stellen.

Dies muss auch unbürokratisch und ohne verwaltungsrechtliche Mehrbelastungen ermöglicht werden, insbesondere sind die Anforderungen und Auflagen für diese provisorischen Parkplätze in den geltenden Regelwerken deutlich zu senken, soweit dies nicht auf Kosten des Fahrpersonals geht.

Zusätzlich braucht auch das Bundesamt für Güterverkehr (BAG) die Befugnis, auf Standstreifen geparkte Lkw des Platzes zu verweisen.

2. Fahrerassistenzsysteme – erst Standardisierung schöpft das Sicherheits-Potential aus!

Auch wenn das autonome Fahren noch in weiterer Zukunft liegt, können Fahrerassistenzsysteme schon heute einen großen Beitrag zu mehr Sicherheit im Straßenverkehr leisten.

Gerade für Berufskraftfahrer, die in gemischten Fuhrparks nicht stets dasselbe Fahrzeug fahren, stellt sich dabei immer aufs neue die Frage, welche Assistenzsysteme gerade im aktuellen LKW verbaut sind, wie sie bedient werden und was genau sie leisten können. Um das Sicherheits-Potential von Fahrerassistenzsystemen wirklich auszuschöpfen ist es jedoch erforderlich, dass sich dies auf einen Blick erfassen lässt.

Zu fordern ist daher die zügige Umsetzung einer Standardisierung von Bedienung, Bedienelementen und Bezeichnung aller sicherheitsrelevanten Fahrerassistenzsysteme, damit Fahrer sich schnell zurechtfinden.

Gleiches gilt dann auch für den Funktionsumfang vergleichbarer Systeme, damit der Fahrer sich darauf verlassen kann, dass er weiß, was sein Fahrzeug vermag und wo dessen Grenzen sind.

3. Pünktlichkeit und Zuverlässigkeit – mehr Qualität im Kombinierten Verkehr!

Einen wichtigen Beitrag zur Bewältigung der Warenströme leistet der Kombinierte Verkehr. Damit die Schiene die in sie gesetzten Erwartungen – auch unter dem Aspekt des Klimaschutzes – erfüllen kann, sind verbesserte Pünktlichkeit und Zuverlässigkeit unabdingbar.

Dazu ist eine Erweiterung der Schienenkapazität durch den beschleunigten Aus- und Neubau erforderlich, um spezielle Güterverkehrstrassen mit Vorrang für Güterzüge bereitstellen zu können. Auch hier ist zu fordern, dass Planungszeiträume und Rechtswege grundsätzlich verkürzt und beschleunigt werden, um Bauvorhaben in kurzer Zeit durchführen zu können.

Ebenso muss insbesondere in Brennpunkten die Terminalkapazität gesteigert werden durch Neubau von Umschlaganlagen, Verbesserung der Verladung nicht kranbarer Sattelaufleger und marktgerechte Öffnungszeiten bis hin zu 24/7.

Zusätzlich müssen Haftungsregelungen für Beschädigungen und Verspätungen während des Transports verschärft werden, wie es im Personenschienenverkehr bereits der Fall ist. Dies darf jedoch nicht einseitig zu Lasten der Eisenbahnverkehrsunternehmen geschehen, sondern verursachergerecht muss auch der Netzbetreiber herangezogen werden.

Zu fordern ist auch eine zügige Harmonisierung der Anforderungen und die schnellstmögliche gegenseitige Anerkennung der Zulassungen von Lokomotiven und Lokführern sowie ein europaweit harmonisiertes Zugleitsystem.

4. Nach voll kommt zu – weniger Güter, um besser transportieren zu können!

Treiber des Wachstums der Warenströme sind der zunehmende Welthandel, u.a. durch die „Neue Seidenstrasse“, insbesondere aber auch die zweistelligen jährlichen Wachstumsraten im Bereich E-Commerce.

Da der Transportbedarf in und durch Mitteleuropa schneller wächst, als die Kapazitäten über alle Verkehrsträger hinweg erweitert werden können, muss auch über die Verlangsamung dieses Wachstums nachgedacht werden, um die Überbeanspruchungen des logistischen Systems zu verringern.

Im Sektor E-Commerce trägt die Möglichkeit zu kostenlosen Rücksendungen sowie das generelle Widerrufsrecht (§§ 312,355 BGB) für Verbraucher erheblich zum allgemeinen Transportvolumen bei.

Auch auf der Verbraucherseite muss hier mehr Bewußtsein entstehen und ein Beitrag geleistet werden. Gefordert wird daher eine konsequente Überprüfung, ob diese Möglichkeiten – auch als aktiver Beitrag zum Klimaschutz – erschwert oder beschränkt werden sollten.