

Mangelware LKW-Parkplatz

Perspektiven und Lösungen für den
Arbeitsplatz Autobahn

Tagungsband

42



WIEN

Wien, 2010
ISBN 978-3-7063-0389-7

Verkehr und Infrastruktur
Nr 42

Mangelware LKW-Parkplatz

Perspektiven und Lösungen für den Arbeitsplatz Autobahn

Tagungsband



Zusammenstellung
und Layout: Christine Schwed (AK-Wien)

Zu beziehen bei: Kammer für Arbeiter und Angestellte für Wien
1040 Wien, Prinz-Eugen-Straße 20-22
Tel: +43 1 50165 / 2698
Fax: +43 1 50165 / 2105
E-Mail: christine.schwed@akwien.at

Hinweis: Aus drucktechnischen Gründen haben wir in der Papierversion der Studie auf eine Wiedergabe der Präsentationsfolien in Farbe verzichtet. Da die Darstellung in Farbe aber doch hilfreich sein kann, enthält die im Internet unter www.arbeiterkammer.at zum Download angebotene elektronische Version der Studie alle Folien in Farbe.

Das Werk ist urheberrechtlich geschützt. Die dadurch begründeten Rechte, insbesondere die der Übersetzung, des Nachdruckes, der Entnahme von Abbildungen, der Funksendung, der Wiedergabe auf photomechanischem oder ähnlichem Wege und der Speicherung in Datenverarbeitungsanlagen, bleiben, auch bei nur auszugsweiser Verwertung, vorbehalten.

© 2010, by Kammer für Arbeiter und Angestellte für Wien, 1041 Wien, Prinz-Eugen-Straße 20-22

Die Deutsche Bibliothek – CIP-Einheitsaufnahme

Ein Titeldatensatz für diese Publikation ist bei Der Deutschen Bibliothek erhältlich

Medieninhaber, Herausgeber, Vervielfältiger: Kammer für Arbeiter und Angestellte für Wien, Prinz-Eugen-Straße 20-22, 1041 Wien.

Vorwort

„Lenk- und Ruhezeiten von BerufskraftfahrerInnen im Straßengüterverkehr müssen eingehalten werden!“ Dieser verkehrspolitische Stehsatz ist - erfreulicherweise - in der Öffentlichkeit unumstritten. Zu offensichtlich ist der Zusammenhang mit erhöhter Unfallgefahr und der Gesundheit der Lkw-Lenker. Die Frage, wo und wie diese Sozialvorschriften von BerufskraftfahrerInnen konsumiert werden können, bleibt allerdings völlig ausgespart. Das Fehlen von Verantwortlichkeiten bei der Festlegung von Lkw-Stellplätzen in der öffentlichen Verwaltung bis zu nicht vorhandener Forschung ist geradezu hierfür symptomatisch. Anliegen der Veranstaltung *„Mangelware Lkw-Parkplatz – Perspektiven und Lösungen für den Arbeitsplatz Autobahn“* war daher diesen unhaltbaren Zustand breit zu thematisieren. Die gemeinsame Organisation dieser Veranstaltung durch die Arbeiterkammer Wien und die Wirtschaftskammer Österreich unterstreicht die Dringlichkeit des Themas. Denn: Ohne ausreichende Stellflächen auf Autobahn-Rastplätzen und Stationen können de facto keine Ruhezeiten eingehalten werden.

Die in diesem Tagungsband gesammelten Beiträge sind Referate dieser Fachveranstaltung, die am 27. April 2010 in Wien von den ReferentInnen vorgetragen wurden. Thematisch reicht der Bogen von interessenpolitischen Grundsatzpositionen (Gudrun Thiemer und Heinz Schierhuber), Methoden zur Ermittlung des Fehlbedarfs (Reinhold Deussner, Florian Heinitz), telematischen Einsatzmöglichkeiten zu LKW-Parken (Jürgen Menge, Michael Schwarz), über das Rastplatzkonzept des österreichischen Betreibers der Autobahnen und Schnellstraßen (Klaus Schierhackl) bis zu polizeilichen Aspekten (Hannes Faustmann). Interessierte LeserInnen seien zudem auf bereits vorliegende Publikationen in der AK-Studienreihe „Verkehr und Infrastruktur“ verwiesen, die ebenfalls interessante Querbezüge zu dieser Thematik erschließen können.¹

Aus rechtlicher Sicht fällt die Nicht-Einhaltung von Lenk- und Ruhezeiten in die Verantwortung des Lenkers, der aufgrund überfüllter Rastanlagen auch mit hohen Verwaltungsstrafen konfrontiert sein kann. Die Veranstalter treten daher dafür ein, dass der Ausbau von Lkw-Stellflächen rascher und konsequenter vorangetrieben und als wichtige Aufgabe der österreichischen Verkehrspolitik gesehen wird. Neben der Ausstattung von Rastanlagen gehört unbedingt auch eine straßenseitige Vorinformation über die Parkplatzauslastung zu den zentralen Forderungen von AK und WKÖ. Nur dann können sinnlose An- und Ausfahrtsmanöver, die Arbeitszeit vergeuden und Umwelt und Anrainer unnötig belasten, vermieden werden. In qualitativer Hinsicht müssen Mindestkriterien (va saubere Sanitäranla-

¹ Siehe <http://wien.arbeiterkammer.at/online/page.php?P=890>

gen, sichere und beleuchtete Rastanlagen, lärm- und blendfreies Übernachten, Automaten zur erschwinglichen Versorgung von LenkerInnen) erfüllt werden.

Günter Schneglberger

WKÖ

Franz Greil

AK-Wien

Inhaltsverzeichnis

1. LKW-Stellflächen im Kontext von Lenk- und Ruhezeiten aus ArbeitnehmerInnensicht	1
2. LKW-Rastanlagen in Österreich und Europa – Eine Bestandsaufnahme aus ArbeitgeberInnensicht	7
3. Der LKW-Stellplatzbedarf im hochrangigen Straßennetz in Österreich – Ein Ansatz zur Bestimmung des Fehlbestandes.....	13
4. Fallbeispiel A4 in Thüringen – Methodik zur Schätzung des LKW-Stellplatzbedarfs in Abhängigkeit von den Lenk- und Ruhezeiten.....	21
5. LKW-Rastanlagen aus Sicht eines Lenkers.....	33
6. Vom Parken zum Rasten – Das Rastplatzkonzept der ASFINAG.....	35
7. Der EU-Aktionsplan für Intelligente Verkehrssysteme und LKW-Parken	47
8. Intelligentes Parken am Beispiel der Rastanlage Montabaur.....	65
9. Die Stellflächenproblematik für Gefahrgut- und Sondertransporte	85
AutorInnen-Verzeichnis	91
Programm zur Tagung am 27.04.2010.....	93
WKÖ und AK fordern mehr LKW-Parkplätze für mehr Verkehrssicherheit (Presseaussendung)	95

1. LKW-Stellflächen im Kontext von Lenk- und Ruhezeiten aus ArbeitnehmerInnensicht

Gudrun Thiemer

deine gewerkschaft **vida**

LKW – Stellflächen im Kontext von Lenk- und Ruhezeiten aus der Arbeitnehmerinnen- und Arbeitnehmersicht



Gudrun Thiemer
Bundesfachgruppensekretärin
Bundesfachgruppe Straße

ogb vida

www.vida.at

Rahmenbedingung 1

✓ EU-Verordnung 561/2006 Lenk- und Ruhezeiten

- Tägliche Lenkzeiten: 9 Std. (2x pro Woche 10 Std.)
- Wöchentliche Lenkzeiten: 90 Std. in 2 Wochen (56 Std. pro Woche)
- Lenkpausen: nach 4,5 Std. 45 Minuten
- Tägliche Ruhezeiten: 11 zusammenhängende Std. in 24 Std.
- Wöchentliche Ruhezeiten: Ununterbrochene Ruhezeit von 45 Std.

Rahmenbedingung 2

✓ Wochenend- und Feiertagsfahrverbot: für LKW > 7,5t

- Samstag von 15:00 bis 00:00 Uhr
- Sonn- und Feiertag von 00:00 bis 22:00 Uhr
- Gesamten österreichischen Straßennetz

Rahmenbedingung 3

✓ Nachtfahrverbot: für LKW > 7,5t

- Von 22:00 bis 05:00 Uhr
- Gültig auf allen Straßen

Rahmenbedingung 4

✓ Digitaler Tachograph protokolliert Übertretungen ⇒ leichte Auswertungen für Kontrolle



Strafen in Österreich bei Verstößen gegen EU-Sozialvorschriften im Straßenverkehr

Art des Verstoßes		Schwere des Verstoßes			Strafhöhe in Österreich KFG (Kraftfahrgesetz)
		sehr schwer	schwer	gering- fügig	
Lenkzeiten					
Überschreitung tägl. Lenkzeit von 9 h, sofern Verlängerung auf 10 h nicht gestattet ist	ab 9 h			x	von Abmahnung - 5.000
	ab 10 h		x		mind. 200 - 5.000
	ab 11 h	x			mind. 300 - 5.000
Fahrtunterbrechungen					
Überschreitung der ununterbrochenen Lenkzeit von 4,5 h	ab 4,5 h			x	von Abmahnung - 5.000
	ab 5 h		x		mind. 200 - 5.000
	ab 6 h	x			mind. 300 - 5.000

Halteplatzregelung

✓ EU-Verordnung 561/2006 Artikel XII

Zum Erreichen eines geeigneten Halteplatzes kann von folgenden Regelungen abgewichen werden:

- Lenkzeit
- Lenkpause
- Ruhezeit

Wichtig!

Dokumentation

- Schaublatt oder
- Ausdruck aus dem digitalen Kontrollgerät

Probleme aus Sicht der LKW-LenkerInnen

- Überfüllte Parkplätze
Parkende LKWs bis zurück zur Verzögerungsspur der Autobahn
- Hohe Strafen
- Sicherheit auf Parkplätzen
- Oft wird auf illegale und unsichere Parkmöglichkeiten ausgewichen
- Verkehrsaufkommen steigt
- Übermüdung - Verkehrssicherheit

Forderungen von LKW-LenkerInnen

- Ein quantitatives und qualitativ ausreichendes Angebot an Stellflächen
- Bauliche Abtrennung bei Stellplätzen zwischen LKW und anderen Segmenten
- Blendungsfreies und dem Straßenlärm abgewandtes Parken
- Vorabinformation über Verfügbarkeit von Stellplätzen
- Sanitäre Anlagen

Sicherheitsstandards



- Schutzzäune
- Beleuchtung
- Kameraüberwachung der Stellflächen

ogb vida

10

Danke für die Aufmerksamkeit!

Gewerkschaft vida
Bundesfachgruppe Straße

Gudrun Thiemer
Bundesfachgruppensekretärin
gudrun.thiemer@vida.at
01/53444 79580

ogb vida

11

2. LKW-Rastanlagen in Österreich und Europa – Eine Bestandsaufnahme aus ArbeitgeberInnensicht

Heinz Schierhuber



LKW-Rastanlagen in Österreich und Europa - Eine Bestandsaufnahme aus ArbeitgeberInnensicht

Heinz Schierhuber -
stv. FV-Obmann Güterbeförderung,
AISÖ-Präsident



RUHEPAUSE- LENKPAUSE - RUHEZEIT

- Rechtliche Rahmenbedingungen sind:
 - + EU-Verordnung 561/2006
 - + Österreichisches Arbeitszeit-/Arbeitsruhegesetz
 - + Kollektivverträge
- Notwendige Voraussetzung zur Einhaltung der Rahmenbedingungen:

=> Lkw-Rast-/Parkplätze an Hauptverkehrsrouten u. Städten



Lkw-Rast-/Parkplätze - BEDEUTUNG

- Nicht „gesetzlich verordnetes Aufgehaltenwerden“ SONDERN Fahrtunterbrechungen zur Erholung der Fahrer und im Sinne der Verkehrssicherheit!
- Erledigung verschiedenster Bedürfnisse
- „Abschalten“ (von Mensch und Maschine)
- „Reparaturmaßnahmen“ (an Mensch und Maschine)



Lkw-Rast-/Parkplätze - MINDESTANFORDERUNGEN

- Sicherheit (Beleuchtung, Videoüberwachung)
- Sanitäre Einrichtungen (Duschen, WC-Anlagen, Müllentsorgung)
- Sauberkeit der sanitären Einrichtungen
- Abdeckung von Grundbedürfnissen (Nahrung etc.)
- Leistbare Preise
- Medizinische Grundversorgung (wünschenswert)



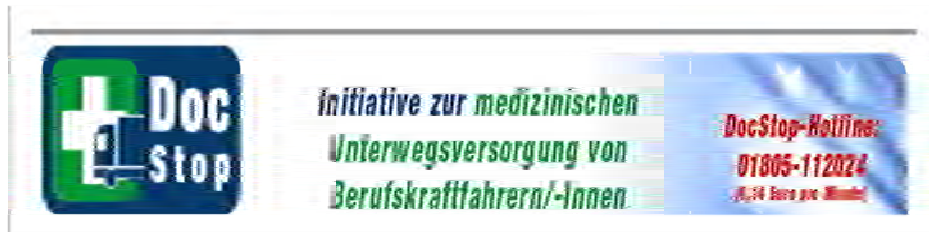
Lkw-Rast-/Parkplätze - IST-SITUATION Ö/AUSLAND

- Situation in Österreich:
 - + Mindestanforderungen sind weitgehend vorhanden
 - + Situation zufriedenstellend
- Situation in EU/Ausland:
 - starke Schwankungen hinsichtlich Rast-/Parkplatz-Qualität
 - oft akuter Parkplatzmangel => Anfahren mehrerer Parkplätze
 - Situation: verbesserungswürdig



Lkw-Rast-/Parkplätze - EU - IRU - INITIATIVEN

- Doc Stop Initiative – Verein zur besseren medizinischen Unterwegsversorgung für alle Kraftfahrer (Lkw und Bus) auf transeuropäischen Verkehrswegen



<http://www.docstoponline.eu>



Lkw-Rast-/Parkplätze - EU - IRU - INITIATIVEN

- IRU-TRANSPARK – Online Routenplanung und gleichzeitige Anzeige von Parkplätzen entlang der Strecke – gratis!



<http://www.iru.org>



Lkw-Rast-/Parkplätze - VORSCHLÄGE

- Verbesserung medizinische Grundversorgung (Möglichkeit: Kooperation mit Doc Stop)
- Entwicklung von Systemen zur Anzeige freier/besetzter Parkplätze entlang der europäischen Hauptverkehrsrouten
- Verknüpfung dieser Systeme mit vorhandenen Datenbanken/Routenplaner (IRU – Transpark)

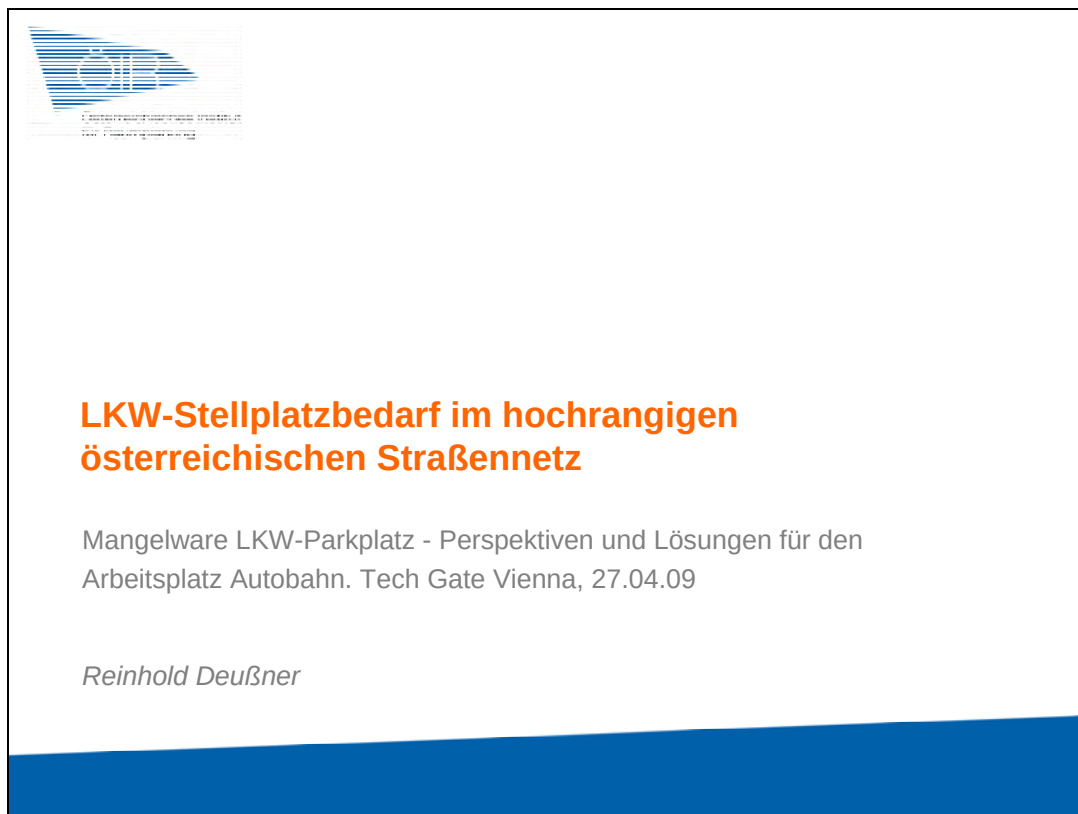


VIELEN DANK FÜR IHRE AUFMERKSAMKEIT.



3. Der LKW-Stellplatzbedarf im hochrangigen Straßennetz in Österreich – Ein Ansatz zur Bestimmung des Fehlbestandes

Reinhold Deußner





Inhalt

- Ausgangslage
- Vorgangsweise, Berechnungsansatz
- Ergebnisse: Versorgungsgrad, Fehlbestand

Reinhold Deußner, 27.04.2010

2



Ausgangslage

- Viele LKW-Stellplätze sind nachts überlastet
- Vorschriften für Lenk- und Ruhezeiten verlangen nach ausreichend LKW-Stellplätzen
- Asfinag errichtet zusätzliche LKW-Stellplätze (Raststätten, Rastplätze, Parkplätze)
- Kommen Maßnahmen rechtzeitig, bestehen regionale Ungleichgewichte?
- ÖIR-Studie im Auftrag der AK Wien berechnet Fehlbedarf an LKW-Stellplätzen im österreichischen Autobahn- und Schnellstraßennetz

Reinhold Deußner, 27.04.2010

3

Vorgangsweise

- Entscheidung des einzelnen Lenkers, sein Fahrzeug auf einem Parkplatz zwecks Erholung und Nächtigung aufzusuchen, hängt von Quelle, Ziel und Fahrtweite ab
- Keine Matrizen der aktuellen Quell-Zielfahrten vorhanden (hoher Erhebungsaufwand, Kriterien für Zielerfüllung "ausreichende Stellplätze" fehlen)
- These: direkter Zusammenhang des LKW-Stellplatzbedarfs mit Verkehrsstärke im Nachtverkehr (22.00 – 05.00)
- Im Nachtverkehr hoher Transitanteil, geringer Quell-Ziel-Anteil (Übernachten, Betriebszeiten Kunden), Auslastungsspitzen LKW-Stellplätze
- Im Tagverkehr hoher Zeitdruck, nur kurze Inanspruchnahme von Stellplätzen

Reinhold Deußner, 27.04.2010

4

Berechnung Nachtverkehr

- Manuelle Straßenverkehrszählung 2005
- Nachtverkehrsanteil gemäß Dauerzählstellen 2005 und 06
- Schätzung von fehlenden Abschnitten
- Hochrechnung 2007 (Auszug)



Tabelle: Durchschnittliche tägliche Verkehrsstärken LKW-Nachtverkehr 2007 (22.00 – 05.00)

Abschnitt	Richtung 1 von	nach	Richtung 1	Richtung 2	insgesamt*
A 1.1	Wien-Auhof	Kn St. Pölten	355	454	809
A 1.2	Kn St. Pölten	Ybbs	660	733	1.393
A 1.3	Ybbs	Kn Linz	630	668	1.298
A 1.4	Kn Linz	St. Georgen	406	411	817
A 1.5	St. Georgen	Kn Salzburg	325	368	694
A 2.1	Kn Wien-Inzersdorf Süd	Kn Wr. Neustadt	478	441	919
A 2.2	Kn Wr. Neustadt	Ilz-Fürstenfeld	223	201	424

Reinhold Deußner, 27.04.2010

5

Berechnung Versorgungsgrad

- Untergliederung Netz in 44 Abschnitte bis max. 70km Länge (entspricht 53 Minuten Überschreitung der Lenkzeit bei 80km/h; maximal zulässig 2 Stunden)
- LKW-Stellplätze nach Asfinag-Angaben (Rastplätze, Raststätten, Parkplätze)



■ A+S 2009: 4.345 LKW-Stellplätze (inkl. 700 Stellplätze an den Grenzübergängen)

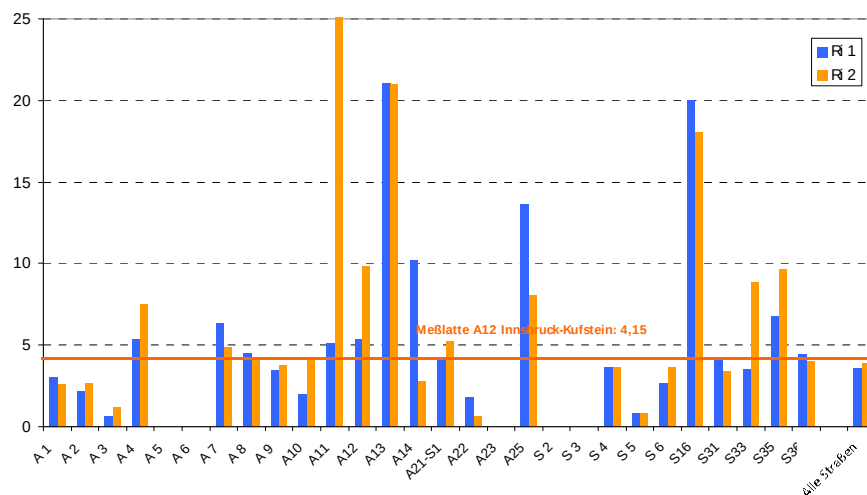
- Berechnung Versorgungsgrad [LKW-Stellplätze pro 1000 LKW-km im Nachtverkehr]

Reinhold Deußner, 27.04.2010

6

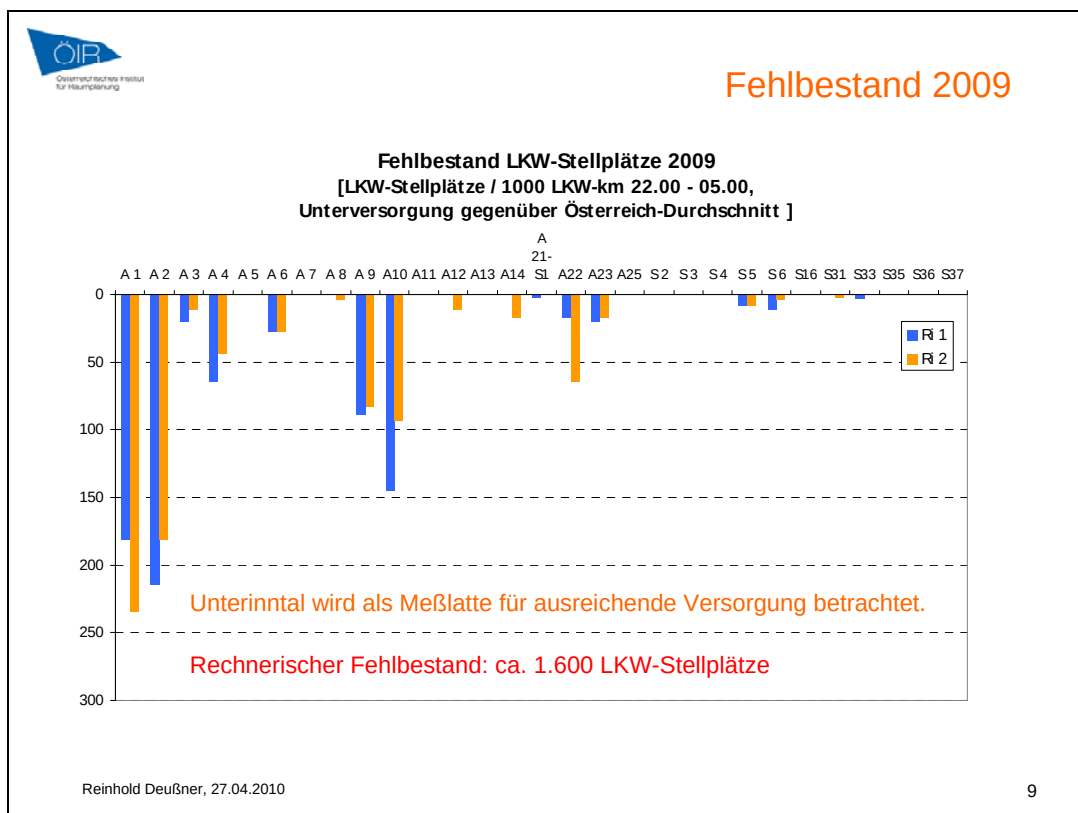
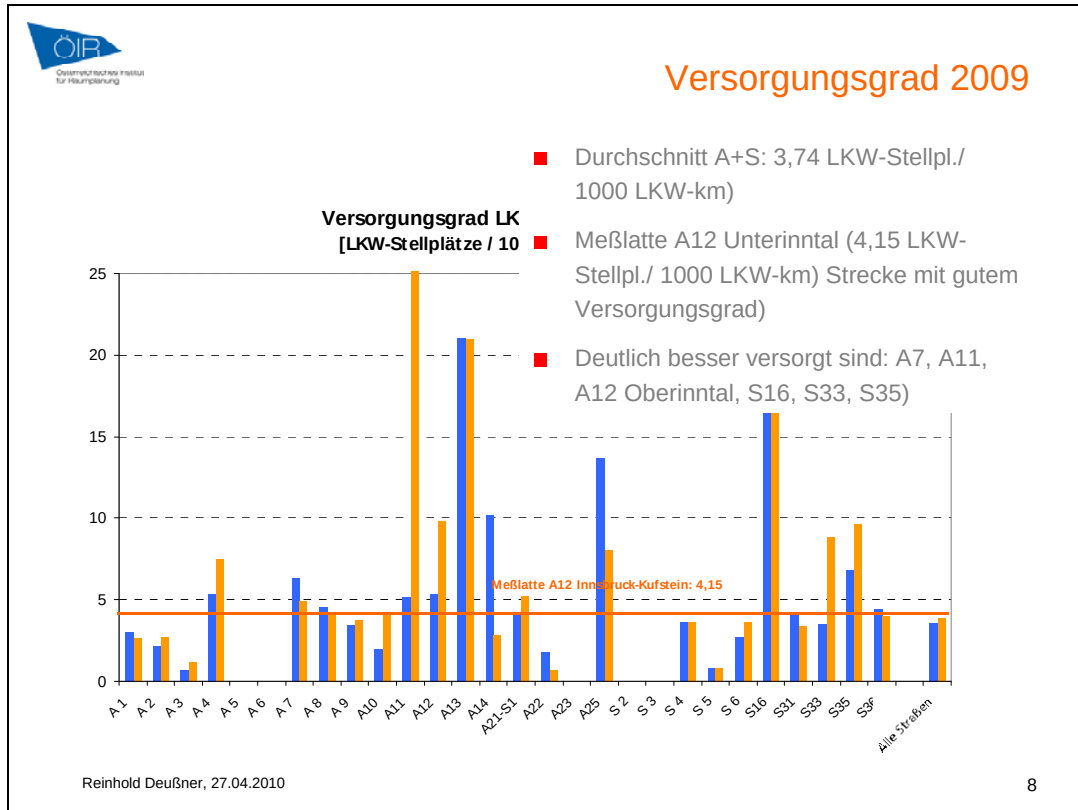
Versorgungsgrad 2009

Versorgungsgrad LKW-Stellplätze im Bestand
[LKW-Stellplätze / 1000 LKW-km 22.00 - 05.00]



Reinhold Deußner, 27.04.2010

7

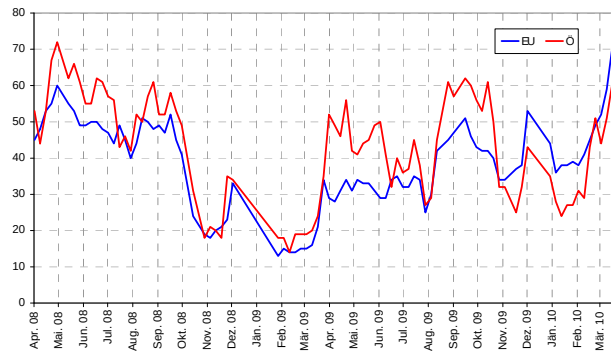


Berechnung des künftigen Fehlbestands

“Bestand” 2013 = Bestand Sommer 2009 + Planung 2009-13 -- Stilllegungen

Vorsichtige Annahme: 2013 werden erst wieder die Verkehrsmengen 2007 erreicht.

Frachtbedarf in Prozent des Laderaumangebotes
[Österreich, EU]



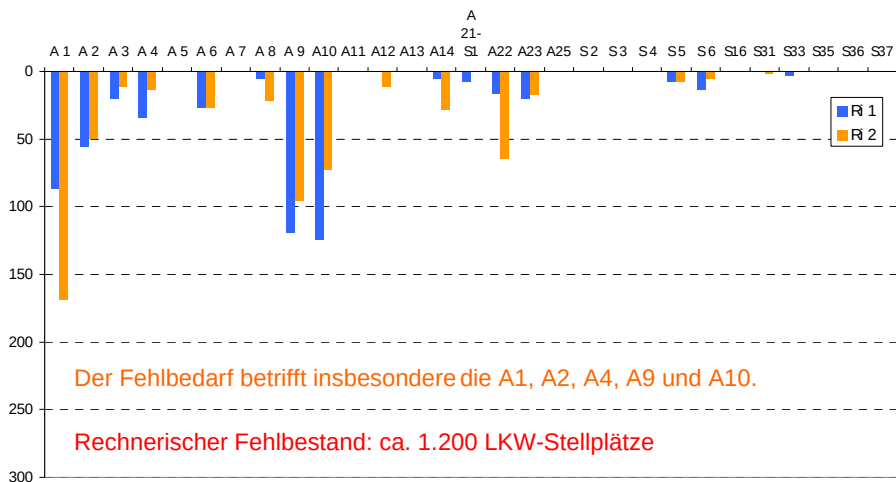
■ A+S 2009: 5.400
LKW-Stellplätze
(Saldo +1.000
gegenüber 2009)

Reinhold Deußner, 27.04.2010

10

Fehlbestand 2013

Fehlbestand LKW-Stellplätze 2013
[LKW-Stellplätze / 1000 LKW-km 22.00 - 05.00,
Unterversorgung gegenüber Österreich-Durchschnitt]



Reinhold Deußner, 27.04.2010

11



Schlussfolgerungen, Empfehlungen

- Das LKW-Stellplatz-Programm der Asfinag sieht 2009 bis 2013 die Realisierung von rund 1.400 und die Auflassung von 400 LKW-Stellplätzen vor, womit den LKW-Lenkern im Saldo knapp +1.000 LKW-Stellplätze zusätzlich zur Verfügung stehen werden.
- Damit wird der Fehlbestand nur verringert, nicht aber beseitigt (es fehlen weiterhin zumindest 1.200 LKW-Stellplätze).
- Trotz Wirtschaftskrise und gesunkenem Verkehrsaufkommen ist die beschleunigte Schaffung zusätzlicher LKW-Stellplätze nach wie vor dringend.

Reinhold Deußner, 27.04.2010

12



Danke für Ihre Aufmerksamkeit

Mag. Reinhold Deußner

Tel. +43 (0)1 5338747 DW 59
deussner@oir.at

ÖIR - Österreichisches Institut für Raumplanung
A-1010 Wien, Franz-Josefs-Kai 27
www.oir.at

Reinhold Deußner, 27.04.2010

13

4. Fallbeispiel A4 in Thüringen – Methodik zur Schätzung des LKW- Stellplatzbedarfs in Abhängigkeit von den Lenk- und Ruhezeiten

Florian Heinitz



**FACHHOCHSCHULE
ERFURT** UNIVERSITY
OF APPLIED SCIENCES
Verkehrs- und
Transportwesen



**INSTITUT VERKEHR
UND RAUM**
der Fachhochschule Erfurt
www.verkehr-und-raum.de

Prof. Dr. Florian M. Heinitz

Methodik zur Abschätzung
des Lkw-Stellplatzbedarfs –
Fallstudie zur BAB 4 in Thüringen

Wien, 27. April 2010

Überblick

- 1 Problemstellung
- 2 Empirischer Befund der Fallstudie
- 3 Modellierungsansatz und Ergebnisse
- 4 Weiterer Forschungsbedarf

1 Problemstellung



Methodik zur Abschätzung des Lkw-Stellplatzbedarfs– Fallstudie zur BAB 4 in Thüringen

1 Problemstellung

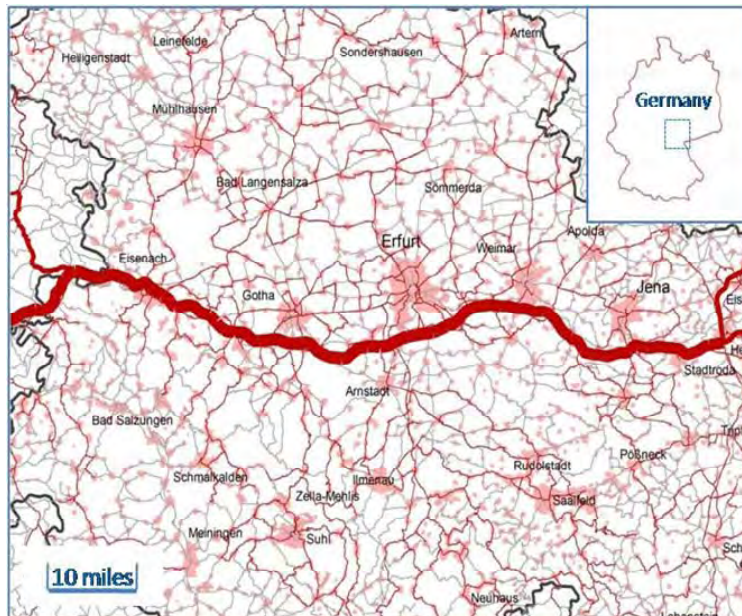
Bei Straßenkontrollen nach den VO'en (EWG) Nrn. 561/2006, 3820/85, 3821/85 und dem AETR festgestellte Verstöße nach Verkehrsarten



	Personenverkehr			Güterverkehr		
	Deutsche	Ausländer	Insgesamt	Deutsche	Ausländer	Insgesamt
1) im Fahrpersonalrecht kontrolliert	3.757	2.127	5.884	176.579	221.580	398.159
2) Verstöße 561/2006, 3820/85 und AETR	275	123	398	53.908	32.429	86.337
Darunter:						
2a) Lenkzeiten	56	30	86	17.358	10.635	27.993
2b) Unterbrechungen	107	39	146	19.130	8.292	27.422
- Zeitpkt. des Einleg. überschritten	54	22	76	10.641	4.883	15.524
- zu kurze Unterbrechungen	53	17	70	8.489	3.409	11.898
2c) Ruhezeiten	110	51	161	16.885	12.745	29.630
3) Verstöße 3821/85 und AETR	353	214	567	27.193	24.148	51.341
Darunter:						
3a) Kein Kontrollgerät eingebaut	2	1	3	212	207	419
3b) Nicht ordnungsgem. Betreiben des Kontrollgerätes	84	42	126	6.755	7.589	14.344
3c) Nicht Aushändigen von Schaubl./ Besch. über arbeitsfreie Tage	179	59	238	11.664	7.123	18.787
3d) Nicht/Nicht ordn. Verwendung von Schaublätttern	55	87	142	4.464	6.465	10.929
3e) Schaublätttern nicht mitgeführt oder nicht vorgelegt	27	19	46	3.112	2.587	5.699

Methodik zur Abschätzung des Lkw-Stellplatzbedarfs– Fallstudie zur BAB 4 in Thüringen

2 Fallstudie Bundesautobahn 4



Darstellung der Zu- und Abflüsse des Schwerverkehrs (2005)

Gesamtstrecke in Thüringen ca. 200 km,

Teilweise hoher Parkdruck !

2 Fallstudie Bundesautobahn 4

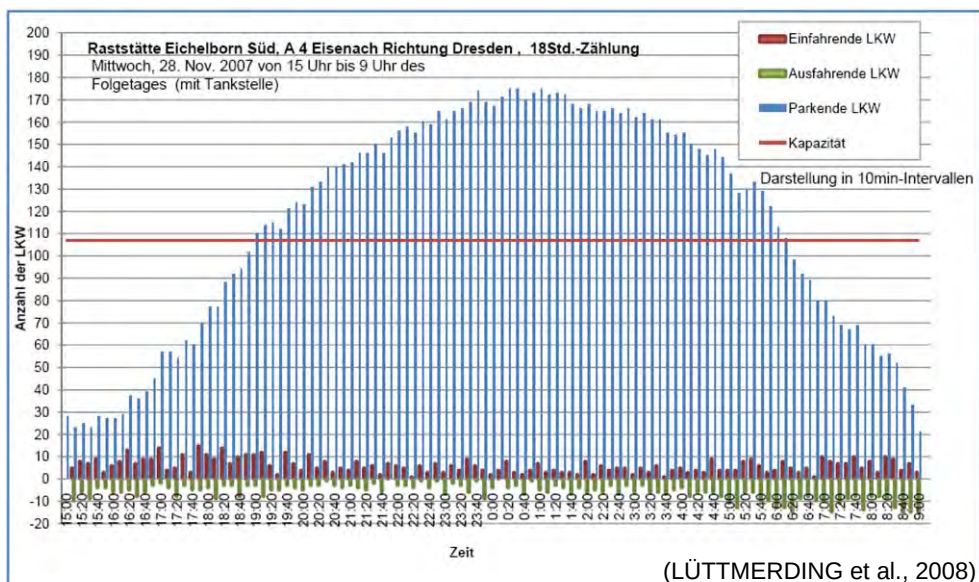
Anwendung: BAB 4 Landesgrenze Hessen → L. Sachsen

(38 bis 60 Tsd. Kfz/24 h davon SV 6.300 bis 11.500 Kfz/24 h
5 Rastanlagen, 11 Autohöfe, 7 Parkplätze mit insgesamt ca.
840 Stellplätzen)

- Kalibrationsgrundlagen

- Gesamterhebung im Zuge der A 4 aus dem Jahr 2007 inklusive 18-stündiger Vollerhebung durch Fahrzeugkennzeichenmethode an der TR-Anlage Eichelborn-Süd (Lüttmerding et al., 2008)
- Prognose- und Analysedaten des Verkehrsmodells Thüringen
- Befragung von Lkw-Fahrern auf Rastplätzen im Frühjahr 2008

2 Empirische Ergebnisse für die BAB 4 (Ost)

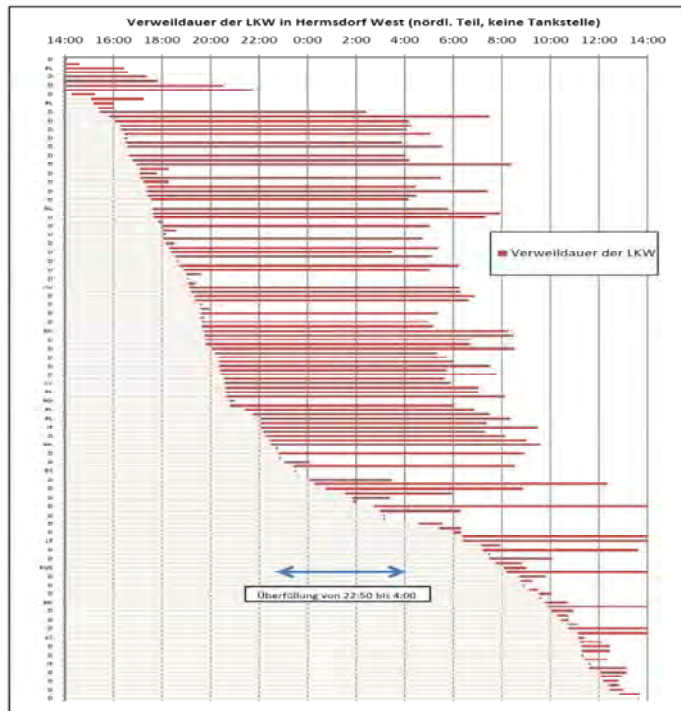


Methodik zur Abschätzung des Lkw-Stellplatzbedarfs – Fallstudie zur BAB 4 in Thüringen

2

Empirische Ergebnisse für die BAB 4 (Ost)

(LÜTTMERDING et al., 2008)

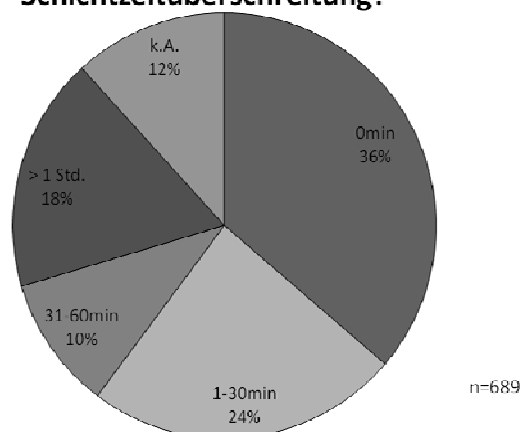


Methodik zur Abschätzung des Lkw-Stellplatzbedarfs – Fallstudie zur BAB 4 in Thüringen

2

Empirische Ergebnisse für die BAB 4 (Ost)

Wie lange hätten Sie bei Ankunft am Parkplatz noch weiterfahren können ohne Lenk- bzw Schichtzeitüberschreitung?



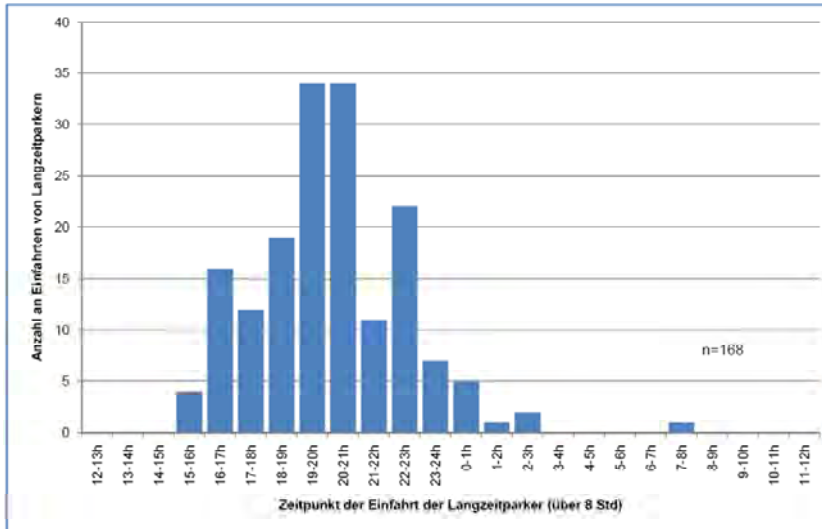
Restliche Lenkzeit bei Pausenbeginn im Durchschnitt: 45 min

(LÜTTMERDING et al., 2008)

Methodik zur Abschätzung des Lkw-Stellplatzbedarfs– Fallstudie zur BAB 4 in Thüringen

2 Empirische Ergebnisse für die BAB 4 (Ost)

Zeitliche Verteilung des Beginns der Tagesruhezeit

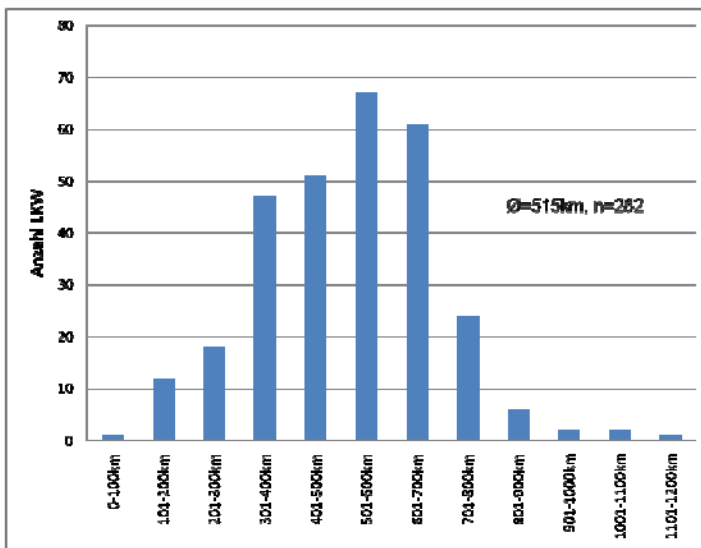


(LÜTTMERDING et al., 2008)

Methodik zur Abschätzung des Lkw-Stellplatzbedarfs – Fallstudie zur BAB 4 in Thüringen

2 Empirische Ergebnisse für die BAB 4 (Ost)

Fahrdistanz vor der Tagesruhezeit (> 8 Std.)



(LÜTTMERDING et al., 2009)

Methodik zur Abschätzung des Lkw-Stellplatzbedarfs – Fallstudie zur BAB 4 in Thüringen

2 Überschlagsformel für den Stellplatzbedarf

Vgl. NTSB (2000), FLEGER et al. (2002), siehe GATHER / LÜTTMERDING (2009)

$$\frac{PP}{\text{Netz-km}} \approx \frac{DTV_{\text{LKW}>3,5t} \cdot \emptyset PD \cdot p_{\text{TR}} \cdot p_{\text{F}}}{\emptyset FD \cdot 24h}$$

PP = Anzahl der benötigten LKW-Stellplätze im Streckenabschnitt

$DTV_{\text{LKW}>3,5t}$ = durchschnittliche tägliche Verkehrsstärke, Fahrzeuge >3,5t zul. GG

$\emptyset FD$ = durchschnittliche Fahrdistanz eines LKW pro Tag

$\emptyset PD$ = durchschnittliche Parkdauer eines LKW in Stunden

p_{TR} = Anteil der vorgegebenen Tagesruhezeit an den 24 Stunden

p_{F} = Fernverkehrsanteil an der gemessenen Schwerverkehrsstärke

Methodik zur Abschätzung des Lkw-Stellplatzbedarfs – Fallstudie zur BAB 4 in Thüringen

3 Lkw-Parkplatzbelegungsmodell auf BAB

- *Wohin* sollen 250 Mio.€ von der deutschen Bundesregierung für Kapazitätserweiterungen fließen?
- Parkplatznachfrage und Verkehrsmenge kaum kongruent
- Bisherige Datenlage dürftig, flächendeckende Erhebungen sehr zeitaufwändig

AUFGABE:

Erstelle ein maßnahmen-sensitives Modell zur Beschreibung der zeitlich aufgelösten Lkw-Parkplatzbelegung auf Bundesautobahnen, welches flexibel anwendbar ist

- Parkplatznachfrageverhalten von Lkw-Fernfahrern abbilden
- Betrachtung der Abhängigkeiten auf einem längeren Streckenabschnitt
- Kompatibilität zu bestehenden Verkehrsmodellen / Verkehrsdaten

3 Lkw-Parkplatzbelegungsmodell auf BAB

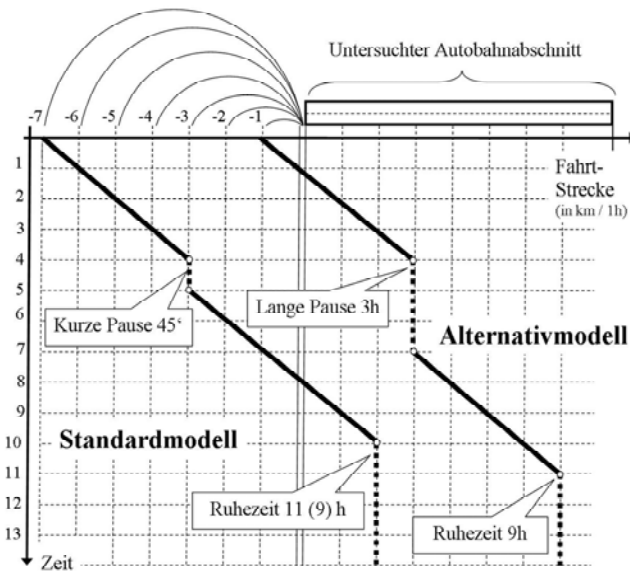
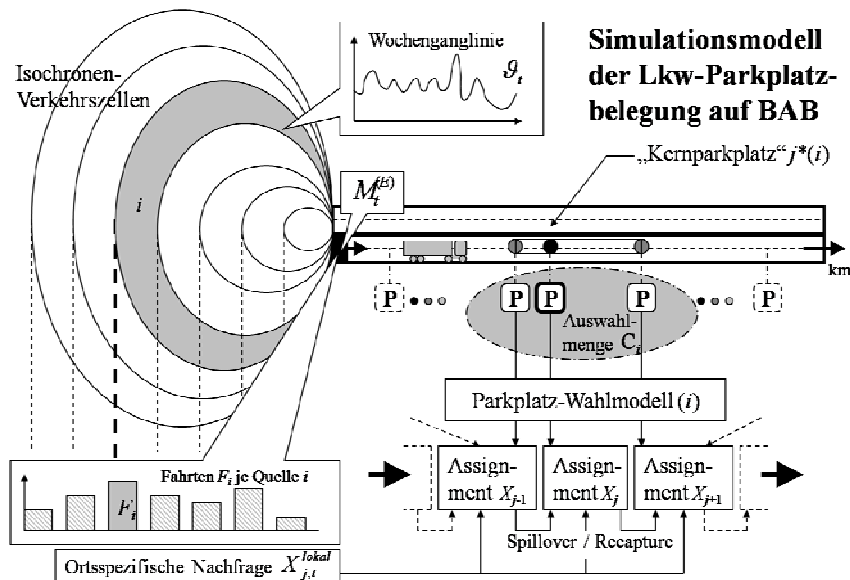


Abbildung der Lenk- und Ruhezeitmodelle gemäß EU-RiL 561/2006

3 Lkw-Parkplatzbelegungsmodell auf BAB



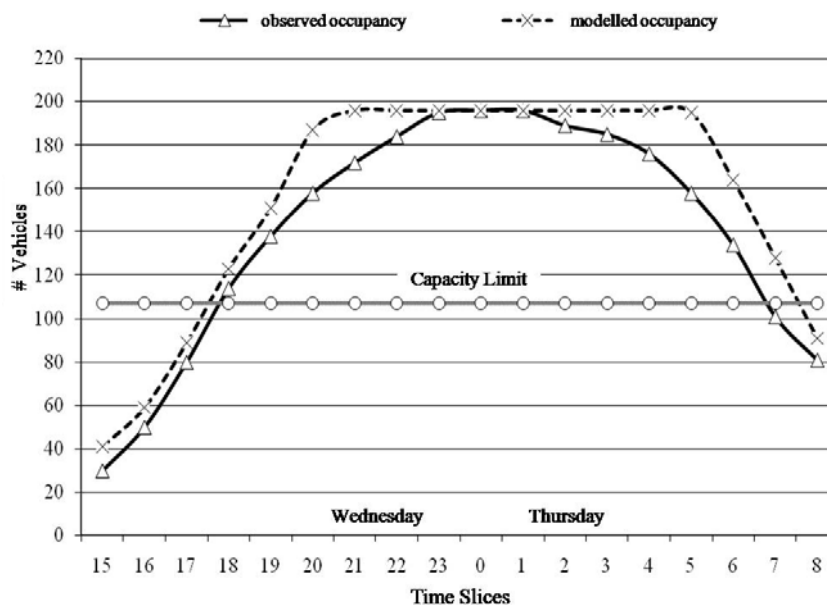
(Quelle: HEINITZ / HESSE, 2008)

Methodik zur Abschätzung des Lkw-Stellplatzbedarfs – Fallstudie zur BAB 4 in Thüringen



3

Modellierungsergebnisse (2)



4

Weiterer Forschungsbedarf

- Weiterentwicklung der Lkw-Parkplatzbelegungsmodelle
 - Regionale und saisonale Übertragbarkeit
 - Spezifika von Autohöfen
 - Einsatz eines zweiten Fahrers
 - Vorverlegung der Tagesruhezeit
 - Parkplätze als Abstellanlage für Just-in-Time-Belieferung
- Einsatz ökonomischer Instrumente zur Nachfragesteuerung
- Telematik-Anwendungen zur Nachfragesteuerung

Σ: Innovative, sichere und fahrerfreundliche Lkw-Parkplätze

Methodik zur Abschätzung des Lkw-Stellplatzbedarfs – Fallstudie zur BAB 4 in Thüringen

Literaturverweise

National Transportation Safety Board, Highway Special Investigation Report – Truck Parking Areas, NTSBSOR-00/01 PB2000-917001, Washington D.C. 2000

Fleger, S.A., Haas, R.P., Trombly, J.P., Cross R.H., Noltenius J.E., Pécheux, K. K., Chen, K.J., Study of Adequacy of Commercial Truck Parking Facilities – Technical Report, FHWA-RB-158, McLean VA, 2002

Lüttmerding, A.; Gather, M.; **Heinitz, F.**; Hesse, N. (2008): Belegung der Autobahnparkplätze durch LKW in Thüringen - Bestandsaufnahme und grundsätzliche Maßnahmenempfehlungen. Berichte des Instituts Verkehr und Raum, Band 3, Erfurt

Heinitz, F.; Hesse, N. (2008): Simulations- und Prognosemodell der Lkw-Belegung von BAB-Parkplätzen. Straßenverkehrstechnik 12/2008, S.749-760, Kirschbaum Verlag Bonn

Gather, M.; Lüttmerding, A. (2009): Abschätzung des Bedarfs von Lkw-Parkplätzen an Autobahnen. In: Straße und Autobahn 12/2009, S.800-805

Methodik zur Abschätzung des Lkw-Stellplatzbedarfs – Fallstudie zur BAB 4 in Thüringen

VIELEN DANK FÜR IHRE AUFMERKSAMKEIT.

heinitz@fh-erfurt.de

<http://www.fh-erfurt.de/wlv/vt/heinitz/>



5. LKW-Rastanlagen aus Sicht eines Lenkers

Josef Schierhuber

Josef Schierhuber lieferte bei der Tagung aufgrund seiner langjährigen Berufserfahrung ein mündliches Statement zur Problematik fehlender und mangelhafter LKW-Stellflächen. Eine schriftliche Zusammenfassung liegt nicht vor. InteressentInnen können sich aber gerne mit Fragen an ihn wenden

6. Vom Parken zum Rasten – Das Rastplatzkonzept der ASFINAG

Klaus Schierhackl





Agenda

- 1 Mission
- 2 Rastanlagennetz
- 3 Rastplatzkonzept
- 4 Stellplatzangebot
- 5 Informationsdienste

2
03.05.2010



ASFINAG Mission –

Verlässlichkeit auf allen Wegen

Die ASFINAG ist ein **kundenfinanzierter** und **wirtschaftlich agierender** Betreiber und Errichter von Autobahnen und Schnellstraßen.

Wir bieten unseren Kunden ein **bedarfsgerechtes, verkehrssicher** ausgebautes und **gut serviciertes** Netz mit hoher **Verfügbarkeit**.

Wir arbeiten im Einklang mit unserer wirtschaftlichen, ökologischen und gesellschaftlichen **Verantwortung** und stärken auch den Wirtschaftsstandort Österreich.

3
03.05.2010

Die ASFINAG ...

- ... betreut das Autobahn- und Schnellstraßennetz mit rund **2.170 km** Länge.
- ... plant und errichtet weitere 320 Kilometer .
- ... entwickelt Strategien zur Bewältigung des ansteigenden Verkehrsaufkommens und plant das **Streckennetz von morgen**.
- ... sorgt mit modernen Verkehrsleitsystemen dafür, dass Sie in Zukunft noch **schneller, sicherer** und **komfortabler** ans Ziel kommen.
- ... schafft ein richtig dimensioniertes **Stellplatzangebot** sowohl für den Personen- als auch für den Güterverkehr

4

03.05.2010

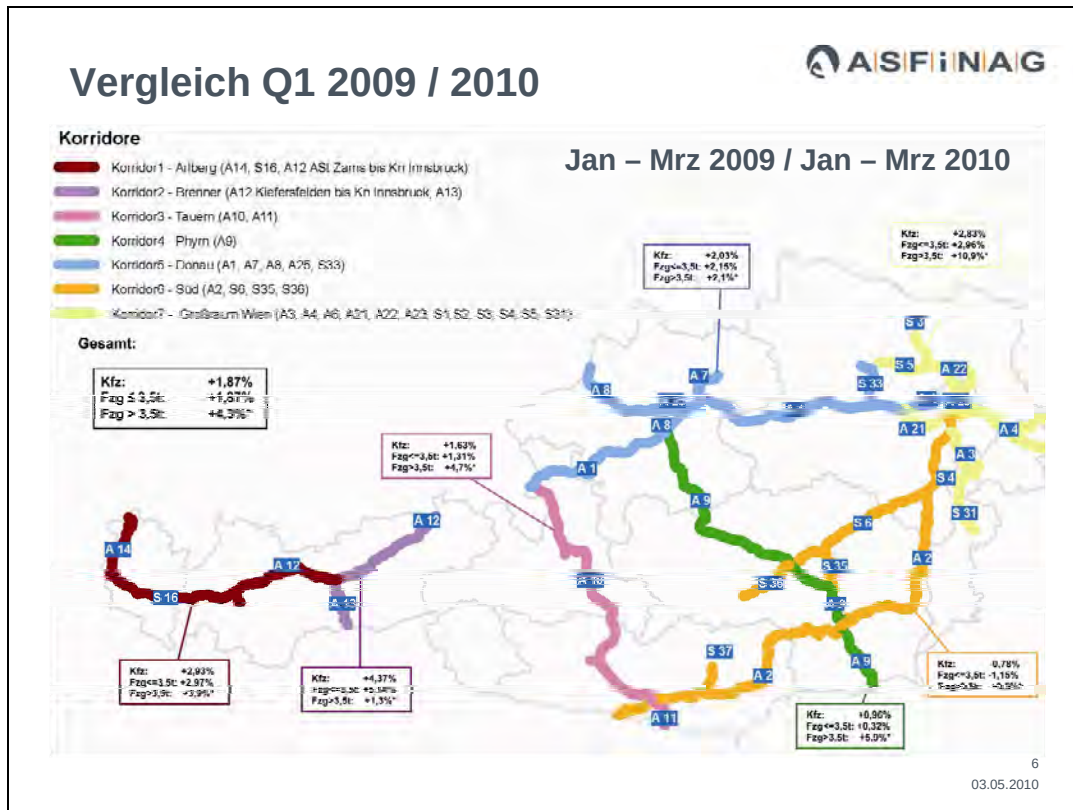
Fahrleistungen 2009

	JDTV Mo - Fr (Kfz / 24h)	JFL 2009 (Mio Kfz-km)
Kfz bis 3,5 t 	31.900	23.096,6
Kfz über 3,5 t 	4.700	2.838,4
Kfz gesamt	36.600	25.935
SV-Anteil	12,9 %	10,9 %

- JDTV Mo-Fr ... jahresdurchschnittlicher Verkehr Mo – Fr
- JFL ... Jahresfahrleistung
- SV-Anteil ... %-Anteil der Kfz über 3,5 t am Gesamtverkehr (Kfz gesamt)

5

03.05.2010



Agenda

- 1 Mission
- 2 Rastanlagennetz**
- 3 Rastplatzkonzept
- 4 Stellplatzangebot
- 5 Informationsdienste

7
03.05.2010

Folgende Typen v. Rastanlagen stehen den Autobahnbenützern derzeit zur Verfügung ...

- **88 Raststationen**
ausgestattet mit Tankstelle inkl. Shopbereich
optional auch Rasthaus, Fast-Food-Restaurant, Hotel,
LKW-Service-Center
- **23 Rastplätze**
ausgestattet mit modernen Sanitäreinrichtungen , großzügigen
Stellflächen, Sitzgelegenheiten, Getränkeautomaten, Notrufsäulen
und Videoüberwachung, optional auch Shop und Kinderspielplatz
- **199 Parkplätze**
einfache Ausstattung (WC, Beleuchtung)

8

03.05.2010

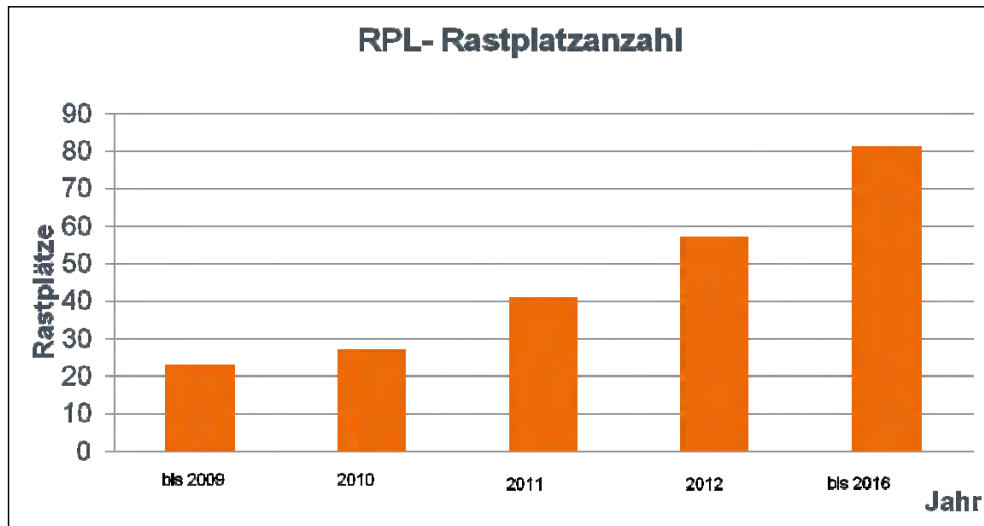
310 Rastmöglichkeiten

Raststationen		Rastplätze		Parkplätze	
					
Bestand 2010	Plan 2020	Bestand 2010	Plan 2020	Bestand 2010	Plan 2020
88	100	23	100	199	20
					

9

03.05.2010

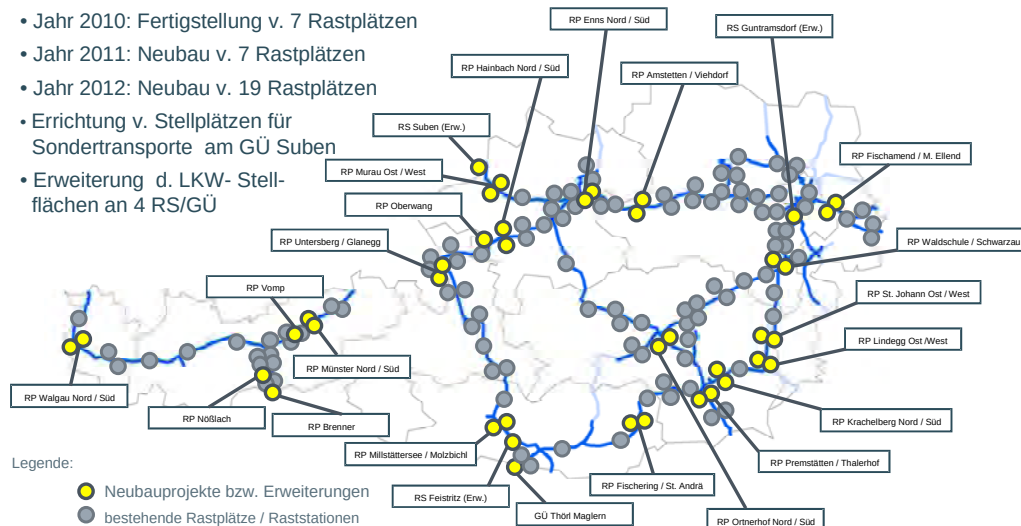
Ausbauprogramm Rastplätze bis 2016



10
03.05.2010

Stellplatzausbau bis 2012

- Jahr 2010: Fertigstellung v. 7 Rastplätzen
- Jahr 2011: Neubau v. 7 Rastplätzen
- Jahr 2012: Neubau v. 19 Rastplätzen
- Errichtung v. Stellplätzen für Sondertransporte am GÜ Suben
- Erweiterung d. LKW- Stellflächen an 4 RS/GÜ



11
03.05.2010



Agenda

- 1 Mission
- 2 Rastanlagennetz
- 3 Rastplatzkonzept**
- 4 Stellplatzangebot
- 5 Informationsdienste

12
03.05.2010



Mit Sicherheit gut unterwegs

- Ein Drittel aller tödlichen Verkehrsunfälle wird auf Autobahnen und Schnellstraßen durch Übermüdung verursacht
- Regelmäßige Pausen fördern erheblich Ihre Verkehrssicherheit und Ihr Wohlbefinden
- Dafür errichten wir etwa **90 Rastplätze** mit einem zukunftsweisenden und europaweit führenden Konzept
- Sie haben damit auf Autobahnen und Schnellstraßen zukünftig etwa **alle 25 km** (ca. 15 Minuten Fahrzeit) die Möglichkeit, auf den neuen Rastplätzen oder den bestehenden Raststationen eine **Pause** einzulegen

13
03.05.2010

Rastplatzkonzept

Sicherheit

- Videoüberwachung
- Notrufsäulen

Service

- PKW und LKW Parkplätze
- Rastplatzgebäude (WC, Dusche, optional Kiosk)
- Erholungsbereich (Sitzmöglichkeiten, Grünflächen)
- Kinderspielplatz, Trinkwasserbrunnen

Sauberkeit

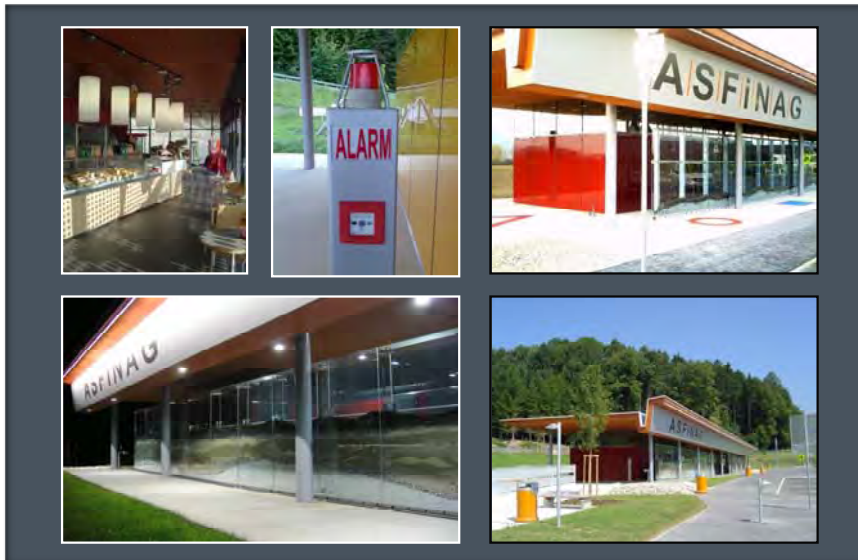
- moderne Sanitäreinrichtungen
- Reinigung mehrmals täglich

Ziel

- 90 Rastplätze mit modernster Einrichtung

14
03.05.2010

ASFINAG Rastplätze ... EU-Sieger 2009



15
03.05.2010





Agenda

1

 Mission

2

 Rastanlagennetz

3

 Rastplatzkonzept

4

 Stellplatzangebot

5

 Informationsdienste

16
03.05.2010



Stellplatzangebot für LKW

Raststationen		Rastplätze		Parkplätze		Gesamt
						Planbestand Ende 2010
Bestand 2010	2220	Bestand 2010	546	Bestand 2010	638	3878
Ausbau bis 2016	+ 620	Ausbau bis 2016	+1550	Abbau 2016	-150	Planbestand Ende 2016
Planbestand 2016	2840	Planbestand 2016	2096	Planbestand 2016	488	5424
						

17
03.05.2010

LKW-Stellplatzausbau durch ...

- ... Errichtung neuer Raststationen entlang von Neubau-
strecken (A 5, S 7, S 8, S 10, S 36)
- ... Erweiterungen an bestehenden Raststationen
- ... Errichtung neuer ASFINAG Rastplätze
- ... Errichtung v. Stellplätzen für Sondertransporte
- ... rasche Umsetzung d. Ausbauprogramms
 - Anzahl zusätzlich geplanter Stellflächen bis 12/2010: 537 LKW
 - Anzahl zusätzlich geplanter Stellflächen bis 12/2011: 240 LKW
 - Anzahl zusätzlich geplanter Stellflächen bis 12/2012: 543 LKW
 - **bis 12/2012** sollen Stellplätze errichtet werden: **1320 LKW**
 - **bis 12/2016** sollen Stellplätze errichtet werden: **1973 LKW**

→ Herausforderung: Ankauf der notwendigen Grundstücke
→ Grundeinlöse bei Rastplatzprojekten mitunter problematisch

18
03.05.2010




Agenda

- 1 Mission
- 2 Rastanlagennetz
- 3 Rastplatzkonzept
- 4 Stellplatzangebot
- 5 Informationsdienste**

19
03.05.2010

Pilotprojekte „Infoservice“ I

- **Outdoor-Infoterminal & Videowalls**

- Digitalwerbeflächen
- Touchscreen (Internetanbindung)
- LED Laufschrift (Verkehrsinfos)
- Stromtankstelle mit Bezahlsystem
- seit März 2010 in Betrieb am Rastplatz Herzogberg Nord, A 2



20
03.05.2010

Pilotprojekte „Infoservice“ II

- Anzeige freier Stellplätze auf Verkehrsbeeinflussungsanlagen (VBA) – Start Herbst 2010 (Großraum Wien)

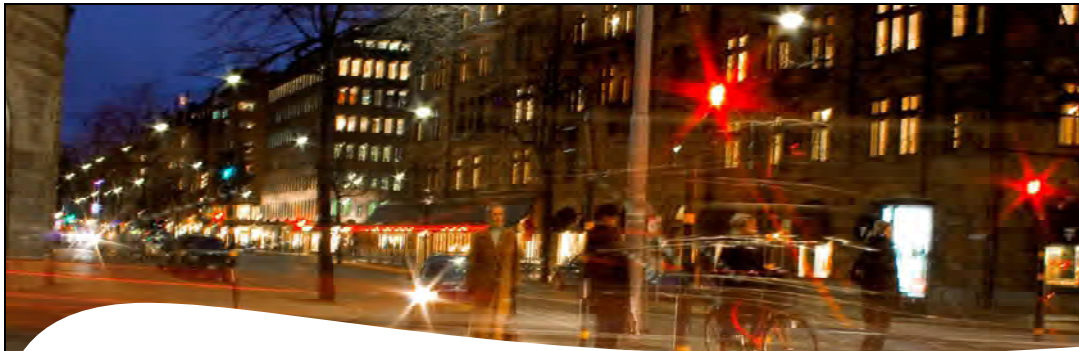


21
03.05.2010



7. Der EU-Aktionsplan für Intelligente Verkehrssysteme und LKW-Parken

Michael Schwarz



● Intelligente Verkehrssysteme

**Aktionsplan /
Management von Lkw-Parken**

Michael Schwarz
Generaldirektion für Mobilität und Verkehr
Europäische Kommission

27/04/2010



● Aktionsplan Intelligente Verkehrssysteme

Aktionsplan zur Einführung intelligenter Verkehrssysteme (IVS) in Europa

Vorschlag für eine **Richtlinie** zur Festlegung eines Rahmens zur Umsetzung des Aktionsplanes

Straßenverkehr und Schnittstellen zu anderen Verkehrsmitteln

- » Koordinierung und Beschleunigung der Einführung von Verkehrstelematik
- » Nachhaltigkeit des Straßenverkehrs

verabschiedet von der Kommission **am 16.12.2008**



Intelligente Verkehrssysteme – 27/04/2010 | 2

● Potentiale der Straßenverkehrstelematik

- Verminderung von **Staus** um 5-15%
 - » dynamisches Verkehrs- und Logistikmanagement, dynamische Navigation, elektronische Mauterhebung
- 5-15% weniger **Tote** und 5-10% weniger **Verletzte**
 - » elektronische Stabilitätskontrolle (ESC), Spurhalteassistent, Tempowarnung, automatischer Notruf (eCall)
- mögliche Einsparung von 10-20% **CO₂**
 - » Straßennutzungsgebühren, Zufahrtsmanagement, spritsparendes Fahren, Multimodalität



Intelligente Verkehrssysteme – 27/04/2010 | 3

● Herausforderungen im Straßenverkehr

- **Stau** führt zu wirtschaftlichen Verlusten von ca. 1% des BSP (~ 125 Milliarden €)
- Jedes Jahr **sterben** in der EU immer noch mehr als 40.000 Menschen im Straßenverkehr
- Der Straßenverkehr trägt zu 72% zu den verkehrsbedingten **CO₂-Emissionen** bei; Verkehr ist der einzige Sektor, in dem die CO₂-Emissionen weiter steigen (2010-20: +15%)



Intelligente Verkehrssysteme – 27/04/2010 | 4

● Derzeitiger Stand des Telematikeinsatzes

- schnelle technische Entwicklung
 - > große Zahl von verschiedenen Anwendungen
- langsame und zersplitterte Anwendung in Europa
- große Unterschiede zwischen den Ländern
- geringer Grad an Intermodalität
 - >> **Flickenteppich nationaler, regionaler und lokaler Lösungen**

Einflussfaktoren:

- >> Mangel an Interoperabilität
- >> Mangel an effektiver Kooperation
- >> Datenschutz und Haftung zu klären



Intelligente Verkehrssysteme – 27/04/2010 | 5

● Zielsetzung des Aktionsplans COM(2008) 886

- effizienter, sicherer und umweltverträglicher Verkehr

Spezifische Ziele:

- Beschleunigung und Koordinierung der Anwendung von Verkehrstelematik
- Steigerung der Interoperabilität
- Einführung einer effizienten Kooperation
- Klärung von Datenschutz und Haftungsfragen



Intelligente Verkehrssysteme – 27/04/2010 | 6

● 24 Maßnahmen in 6 Aktionsbereichen

Optimale Nutzung von
Straßen-, Verkehrs-
und Reisedaten

Kontinuität des
Verkehrs- und
Gütermanagements

**Sicherheit und
Gefahrenabwehr im
Straßenverkehr**

Verbindung von
Fahrzeug und
Verkehrsinfrastruktur

Datenschutz und
Haftungsfragen

Europäische
Zusammenarbeit



Intelligente Verkehrssysteme – 27/04/2010 | 7

1

Optimale Nutzung von Straßen-, Verkehrs- und Reisedaten

1. EU-weite Reise- und Verkehrsinformationen in Echtzeit (öffentliche und private Aufgaben)
2. Sammlung und Bereitstellung von Straßendaten
3. Genaue öffentliche Daten für digitale Karten
4. Mindestuniversaldienste für Verkehrsinformationen
5. Förderung multi-modaler Reiseplaner



Intelligente Verkehrssysteme – 27/04/2010 | 8

2

Kontinuität des Verkehrs- und Gütermanagements

1. Kontinuität von Verkehrstelematikdiensten (Korridore und städtisch/überregional)
2. Dienste für Güterverkehr und Logistik (eFracht)
3. Europäische IVS-Rahmenarchitektur (allgemein sowie für den Stadtverkehr)
4. Verwirklichung der Interoperabilität elektronischer Mautsysteme



Intelligente Verkehrssysteme – 27/04/2010 | 9

3

Sicherheit und Gefahrenabwehr im Straßenverkehr

1. Förderung von Fahrerassistenzsystemen und Sicherheitsanwendungen
2. Einführung eines europaweiten, automatischen Notrufsystems (eCall)
3. Rechtsrahmen für eine sichere Mensch-Maschine Schnittstelle (inklusive mobiler Geräte)
4. Auswirkungen der Telematik auf ungeschützte Verkehrsteilnehmer (Leitfaden)
5. **Sichere Rastplätze für Lkw durch Park- und Reservierungssysteme (Leitfaden)**



Intelligente Verkehrssysteme – 27/04/2010 | 10

4

Verbindung von Fahrzeug und Verkehrsinfrastruktur

1. Festlegung einer offenen, fahrzeuginternen Plattform
2. Aufbau und Evaluierung kooperativer Systeme
3. Spezifikationen für die Kommunikation:
 - » innerhalb der Infrastruktur
 - » von Fahrzeug zu Infrastruktur
 - » zwischen Fahrzeugen
4. Mandat für die europäischen Normungsorganisationen



Intelligente Verkehrssysteme – 27/04/2010 | 11

5

Datenschutz und Haftungsfragen

- 1. Beurteilung und Maßnahmen zu Sicherheit und Schutz von personenbezogenen Daten**
- 2. Behandlung von Haftungsfragen, insbesondere bei der Nutzung von Fahrerassistenzsystemen**



Intelligente Verkehrssysteme – 27/04/2010 | 12

6

Europäische Zusammenarbeit

- 1. Rechtsgrundlage für eine koordinierte europaweite Einführung von Verkehrstelematik > Richtlinie**
- 2. Datenbank zur Unterstützung von Investitionsentscheidungen im Bereich Verkehrstelematik**
- 3. Leitlinien für die Förderung von Telematik mit öffentlichen Mitteln der EU und der Mitgliedsstaaten**
- 4. Kooperationsplattform zu Telematik im Stadtverkehr**



Intelligente Verkehrssysteme – 27/04/2010 | 13

● Idee für einen Richtlinienvorschlag COM(2008) 887

■ Festlegung der Spezifikationen

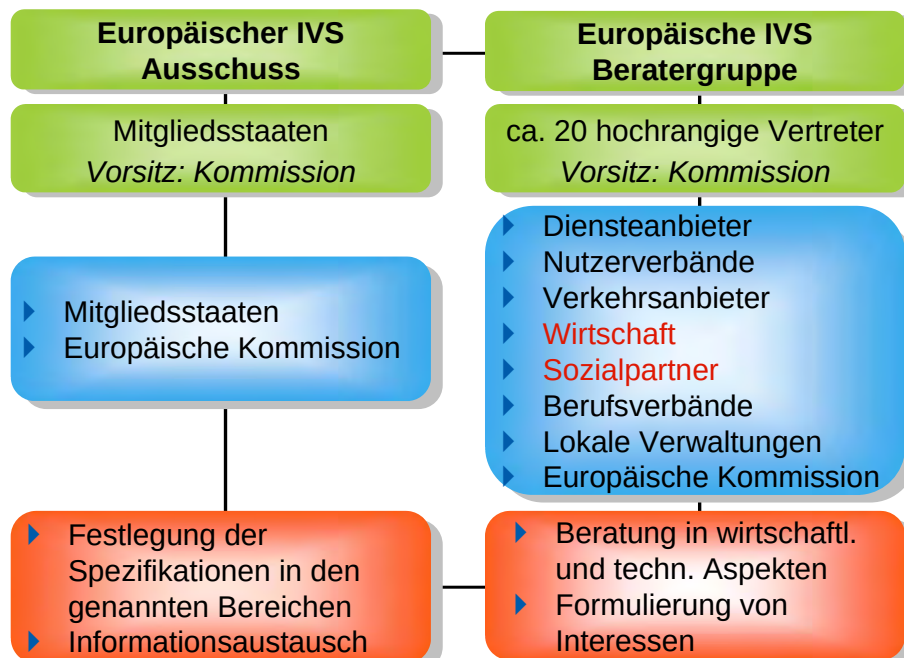
- » Kommission legt Spezifikationen fest auf Basis von Interoperabilität und offenen, öffentlichen Standards
- » unterstützt vom Europäischen **IVS-Ausschuss**

■ Einführung durch die Mitgliedsstaaten

- » zuverlässige und aktualisierte Daten
- » Datenaustausch zwischen Verkehrszentralen
- » Integration sicherheitsrelevanter Systeme im Fahrzeug und auf einer Plattform
- » Nutzung von satellitengestützter Infrastruktur (oder vergleichbar präziser Technologie)



Intelligente Verkehrssysteme – 27/04/2010 | 14



Intelligente Verkehrssysteme – 27/04/2010 | 15

● Richtlinie IVS – Ziele / Inhalte

- Rahmen zur koordinierten Umsetzung und Nutzung
 - » Entwicklung von **Spezifikationen** und **Standards** ...
- Prioritäre Maßnahmen:
 - » EU-weite multimodale Reiseinformationsdienste und dynamische Verkehrsinformationsdienste
 - » Unentgeltliche sicherheitsbezogene Verkehrsinformationen
 - » EU-weiter eCall (automatisierter Notruf)
 - » **Informations- und Reservierungsdienste für sichere Lkw-Parkplätze**
- grundsätzliche Einigung zwischen Parlament und Rat; Verabschiedung geplant im Juli 2010



Intelligente Verkehrssysteme – 27/04/2010 | 16

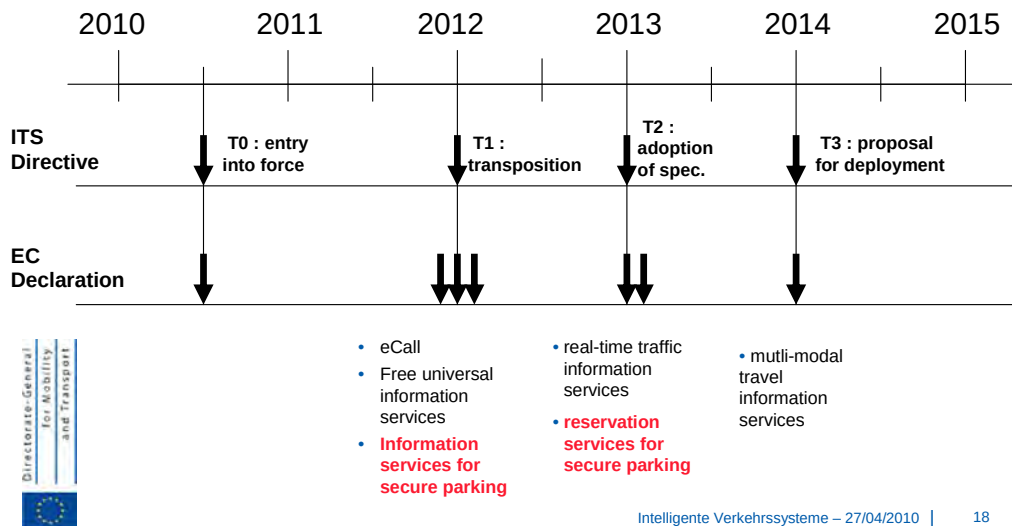
● Umsetzung von Aktionsplan und Richtlinie

- 2010-2014: spezifische Zeitpläne für jede Maßnahme des Aktionsplans
 - *...die Kommission soll möglichst 12 Monate nach dem Inkrafttreten der Richtlinie Spezifikationen für eine oder mehrere der prioritären Maßnahmen einführen..*
 - *...mindestens 12 Monate nach Annahme der Spezifikationen soll die Kommission dem Europäischen Parlament und dem Rat einen diesbezüglichen Vorschlag unterbreiten....*
- Kooperation der Kommissionsdienste
- Indikatoren zur Erfolgskontrolle



Intelligente Verkehrssysteme – 27/04/2010 | 17

● Umsetzung der Richtlinie



● Mitfinanzierung durch die EU

■ Förderung der Verkehrstelematik (2007-13)

- » TEN-V: €1.5 Mrd. (EasyWay, ERTMS, RIS, SESAR)
- » Strukturfonds: €1.1 Mrd.
- » Forschung: € 400 Mio.

■ EasyWay (TEN-V)



- » EU-weite, koordinierte Umsetzung von Verkehrstelematik
- » Verkehrsmanagement, Verkehrsinformationen sowie Logistik
- » Ausarbeitung von verbindlichen Regeln für die Umsetzung
- » 21 Mitgliedstaaten
- » 2007-09: € 100 Mio. (= 20%); 2010-2011 in Verhandlung



● Das EasyWay Projekt

EasyWay



- Förderung einer gesamteuropäischen, harmonisierten Einführung von Verkehrstelematik auf dem Transeuropäischen Straßennetz und den Schnittstellen mit anderen Verkehrsmitteln
 - » durch verbesserte Koordination und gleichlaufende Aktionen
 - » in den Handlungsfeldern **Verkehrsmanagement**, **Reiseinformationen** sowie **Fracht & Logistik**
- ko-finanziert durch die Europäische Kommission im TEN-V Mehrjahresprogramm
 - » 20 Mitgliedsstaaten in der ersten Phase (2007-09)
 - » zweite Phase (2010-11) in der Evaluation



Intelligente Verkehrssysteme – 27/04/2010 | 20

● EasyWay Europäische Kerndienste (1/2)

- Verkehrsmanagement
 - » Streckenbeeinflussung
 - » Störungsmanagement
 - » Strategisches Verkehrsmanagement für Korridore und Netze



Intelligente Verkehrssysteme – 27/04/2010 | 21

● EasyWay Europäische Kerndienste (2/2)

- Verkehrs- und Reiseinformationsdienste
 - » Reiseinformationen vor und während der Reise
 - » Ko-modale Verkehrsinformationen
- Dienste für Güterverkehr und Logistik
 - » **Intelligentes Lkw-Parken**
 - » Zugang zu Regeln für Gefahrgut- und Schwertransporte



Intelligente Verkehrssysteme – 27/04/2010 | 22

● Europäischer elektronischer Mautdienst (EETS)

- beschlossen in der Richtlinie 2004/52
- Kommissionsentscheidung zur Definition des EETS und seiner technischen Elemente
 - verabschiedet von der Kommission am 6. Oktober 2009
 - veröffentlicht im Amtsblatt der EU L268 unter der Referenz 2009/750/EC



Intelligente Verkehrssysteme – 27/04/2010 | 23

● Weitere Initiativen der Kommission

- Europäisches Aktionsprogramm für die Straßenverkehrssicherheit 2011-2020
- Weißbuch zur nachhaltigen Zukunft für den Verkehr
 - » Mitteilung KOM(2009) 279/4 (17. Juni 2009)
 - » in 2010 mit Maßnahmen im Zeitraum 2010-2020
- Überprüfung der TEN-V Leitlinien
 - » Grünbuch KOM(2009) 44 vom 4.2.2009
 - » Mitteilung der Kommission im Sommer 2010



Intelligente Verkehrssysteme – 27/04/2010 | 24

● Fahrzeuggestütztes Notrufsystem - eCall

>> 2010 Vorschläge zu rechtlichen Maßnahmen:

- Empfehlung an die Mitgliedstaaten: Übertragung von eCall-Notrufen samt Mindestdatensatz von den bordeigenen Systemen an die Notrufzentralen
- Verordnungsvorschlag: verbindliche Einführung der bordeigenen Geräte für den eCall-Dienst in alle neu typgenehmigten Fahrzeuge in Europa
- Abschätzung einer rechtlichen Maßnahme: notwendige Aufrüstung der Infrastrukturen der Notrufzentralen (im Rahmen der Richtlinie für die IVS-Einführung in Europa)



Intelligente Verkehrssysteme – 27/04/2010 | 25

● Satellitennavigation - der europäische Weg

■ EGNOS (European Geostationary Navigation Overlay)

- » Verbesserung des amerikanischen GPS
 - Empfang der GPS Signale
 - Verbesserung der Positionsgenauigkeit
 - Integrität
- » regionales System für Europa
(Erweiterung nach Osten und Afrika möglich)

■ Galileo

- » weltweit, autonom und unabhängig
- » konkurrenzfähig zu GPS (auch nächste Generation)
 - verbesserte Genauigkeit, interne Integrität
- » vollständig kompatibel mit GPS und GLONASS



Intelligente Verkehrssysteme – 27/04/2010 | 26

● Aktueller Stand - EGNOS und Galileo



EGNOS seit April 2009 in Betrieb

- Offener Dienst: seit Oktober 2009
- Kommerzieller Dienst: ab Ende 2010
- Sicherer Dienst: ab Mitte bis Ende 2010 (nach Zertifizierung)



GALILEO am Übergang zwischen Entwicklungs- (IOV) und Stationierungsphase (FOC)

- Testsatelliten GIOVE-A, GIOVE-B im Einsatz
- FOC Beschaffung seit Juli 2008
- 4 IOV Satelliten in 2010
- Volle Einsatzfähigkeit 2013



Intelligente Verkehrssysteme – 27/04/2010 | 27

● EGNOS - Mehrwert (Added Value)

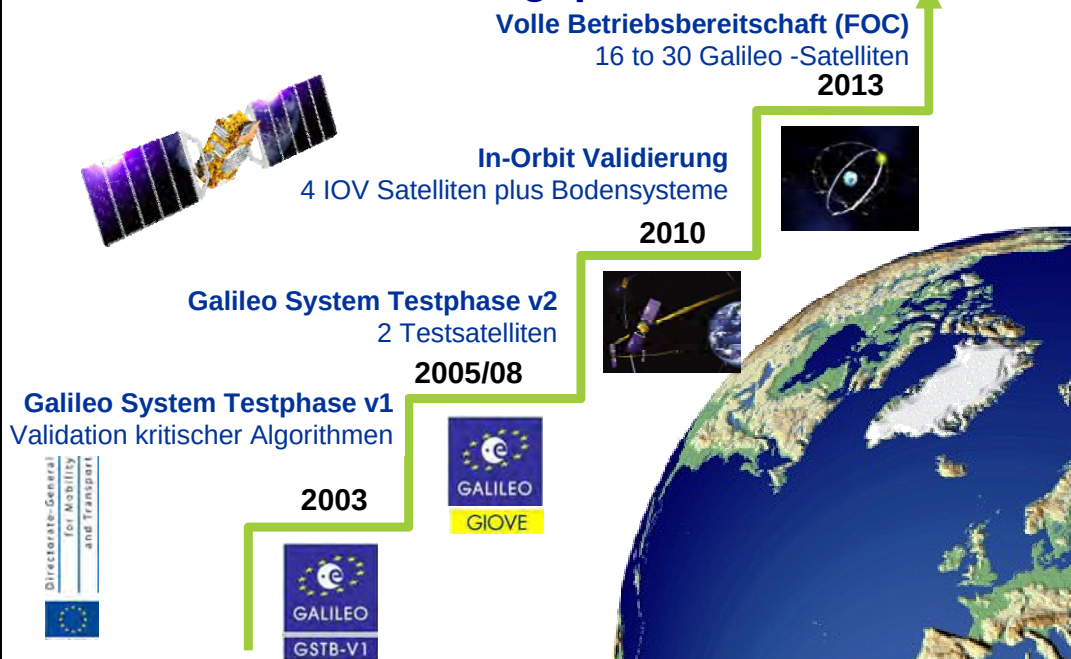


- nur in Europa und der Mittelmeerregion
- in Zukunft evtl. auch in Afrika
- verbessert Genauigkeit des GPS auf 1-3 m (bestenfalls auf ca.10 cm)
- « Sicherer Dienst » für den Luftverkehr: Gewährleistung der Lokalisierung in einer virtuellen Box (40 x 40 x 50 m)



Intelligente Verkehrssysteme – 27/04/2010 | 28

● Galileo - Umsetzungsplan



● Fazit (1/2)

- Verkehrstelematik – ein Schlüsselement der europäischen Verkehrspolitik
- Weiterhin Barrieren zu einem weiter gehenden IVS Einsatz
 - » Interoperabilität
 - » Rechtliche Fragen: Datenschutz und Haftung
 - » Mangelnde effektive Kooperation
- Um die Barrieren zu beseitigen: umfassender Ansatz notwendig:
 - » Weitere Standardisierung
 - » Weitere finanzielle Unterstützung
 - » Gezielte Maßnahmen für konkrete Themen
 - » Ein starke rechtliche Basis



Intelligente Verkehrssysteme – 27/04/2010 | 30

● Fazit (2/2)

- EGNOS seit April 2009 im Betrieb
- GALILEO in der entscheidenden Phase
- GNSS- Anwendungen - ein hart umkämpfter Markt
- EU-Aktionsplan zur Förderung dieser Anwendungen
- Straßenverkehrstelematik als wichtiges Anwendungsfeld
 - » Hohes Potential um Verkehr sicherer, effizienter und umweltfreundlicher zu machen
 - » EU-Aktionsplan und Richtlinienvorschlag zur Beschleunigung und Koordination



Intelligente Verkehrssysteme – 27/04/2010 | 31



Weitere Informationen



IVS Aktionsplan und Richtlinie:

http://ec.europa.eu/transport/its/road/action_plan/action_plan_en.htm

GALILEO & EGNOS

<http://ec.europa.eu/transport/galileo>

und www.gsa.europa.eu



Vielen Dank für Ihre Aufmerksamkeit !

8. Intelligentes Parken am Beispiel der Rastanlage Montabaur

Jürgen Menge



MINISTERIUM FÜR WIRTSCHAFT, VERKEHR, LANDWIRTSCHAFT UND WEINBAU

Intelligentes Parken am Beispiel der Rastanlage Montabaur

Pilotprojekt Kolonnenparken

Mangelware Lkw-Parkplatz - Perspektiven und Lösungen für den Arbeitsplatz Autobahn
Kammer für Arbeiter und Angestellte für Wien und Wirtschaftskammer Österreich, Wien, 27. April 2010

Jürgen Menge, Ministerialrat, Ministerium für Wirtschaft, Verkehr, Landwirtschaft und Weinbau, Stiftsstraße 9, 55116 Mainz, Tel.: 06131-162275, E-Mail: juergen.menge@mwwlvw.rlp.de



MINISTERIUM FÜR WIRTSCHAFT, VERKEHR, LANDWIRTSCHAFT UND WEINBAU

Aufgabenstellung – Projektbeschreibung

System „Telematisches Parken“

Ergebnisse

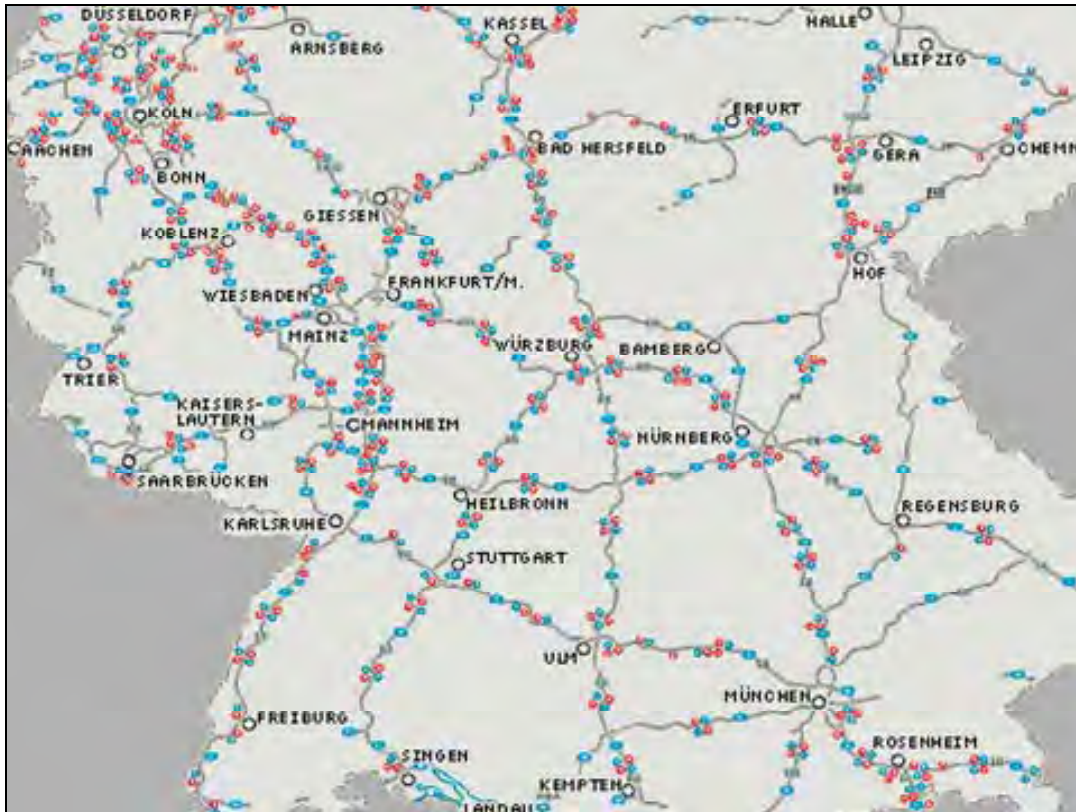
Evaluation

Ausblick



MINISTERIUM FÜR WIRTSCHAFT, VERKEHR, LANDWIRTSCHAFT UND WEINBAU

Aufgabenstellung – Projektbeschreibung







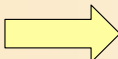
MINISTERIUM FÜR WIRTSCHAFT, VERKEHR, LANDWIRTSCHAFT UND WEINBAU

Das Problem

- Zunahme des Güterverkehrs auf den europäischen Autobahnen
- Ausbau der LKW Stellplätzen in den letzten Jahren – auch unter Einbeziehung privater Investoren („Autohöfe“)
 - zu wenig

Die Folgen

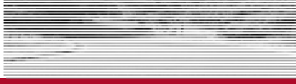
- LKW-Fahrer überschreiten zulässige Lenkzeiten, da kein Parkplatz zur Verfügung steht
- LKW parken „illegal“ auf Rastanlagen oder sogar verkehrsgefährdend in den Einfahrtsbereichen der Rastanlagen
- LKW weichen auf Flächen außerhalb der Autobahnen in Gewerbegebiete oder Wohngebiete aus

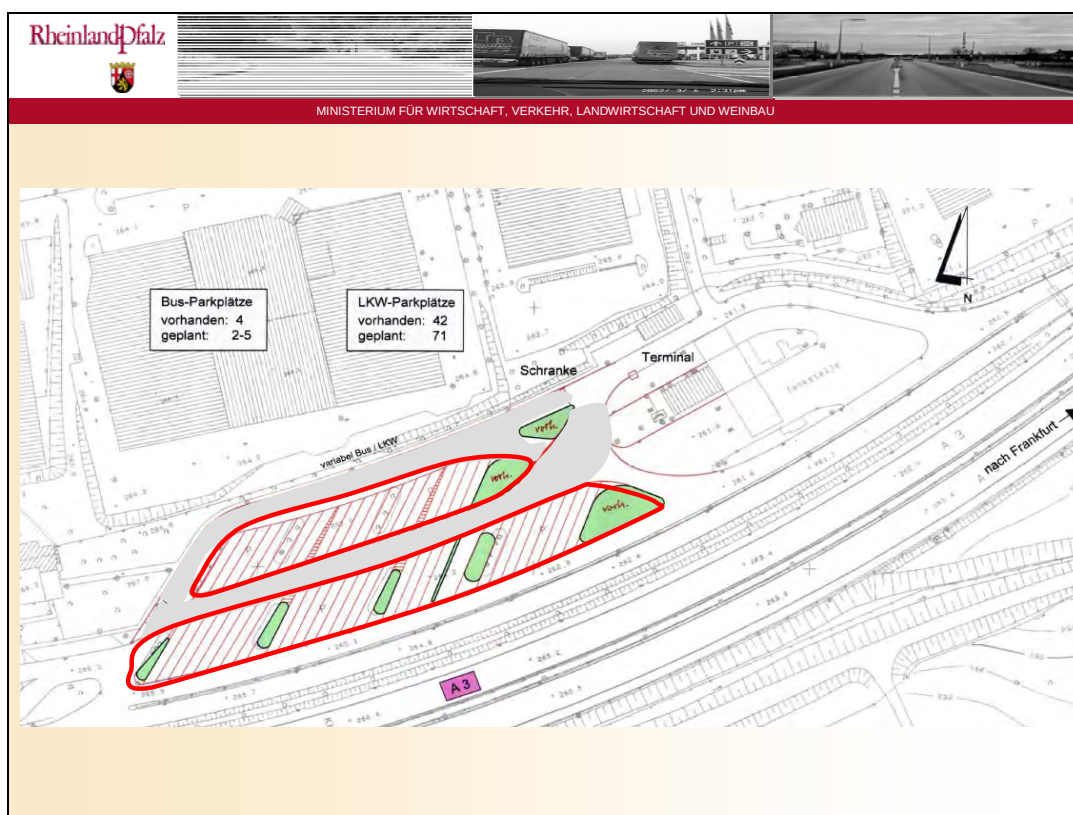


Programm zur Schaffung von LKW Stellplätzen

Ziel: rund 830 Stellplätze im Streckenbereich der A 61

Volumen: über 30 Mio. €

    MINISTERIUM FÜR WIRTSCHAFT, VERKEHR, LANDWIRTSCHAFT UND WEINBAU						
BAB	Rastanlage	Fahrtrichtung	Stellplätze	Überbelegung	Uhrzeit	Belegung [%]
	Heiligenroth	Frankfurt	30	5	19:34	116,67
	Bad Camberg	Frankfurt	32	12	20:00	137,50
	Limburg	Frankfurt	30	15	19:48	150,00
	Medenbach We	Frankfurt	20	15	20:20	175,00
	Weiskirchen	Würzburg	28	30	20:53	207,14
	Weiskirchen	Frankfurt	64	10	21:06	115,63
	Spessart	Würzburg	76	80	1:00	205,26
	Spessart	Frankfurt	48	50	1:30	204,17
A5	Gräfenhausen	Darmstadt	20	30	21:31	250,00
	Gräfenhausen	Frankfurt	20	17	23:50	185,00
A67	Pfungstadt	Mannheim	24	20	21:40	183,33
	Pfungstadt	Darmstadt	24	18	23:40	175,00
	Lorsch Ost	Darmstadt	36	20	22:10	155,56
	Lorsch West	Mannheim	28	15	21:51	153,57
	Büttelborn	Darmstadt	20	10	22:49	150,00







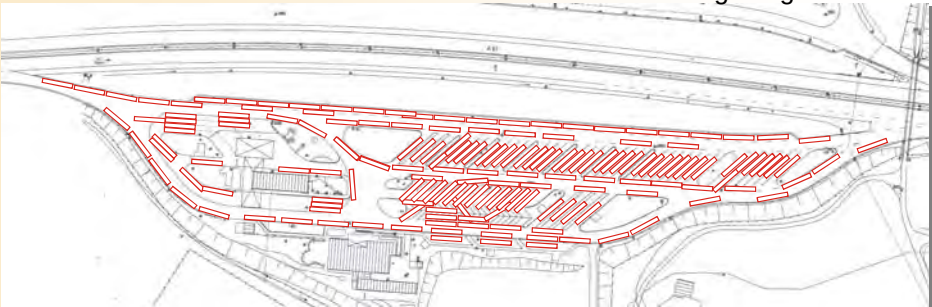


MINISTERIUM FÜR WIRTSCHAFT, VERKEHR, LANDWIRTSCHAFT UND WEINBAU

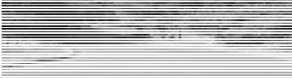


Rahmenbedingungen

- Vorhandene Lkw-Stellplätze: 42
- Maximale Belegung: 96
- Parken im Zufahrts- und Abfahrtsbereich (illegales Parken)
- „Zuparken“ anderer Lkw
- Lkw-Parken auf Pkw-Stellplätzen
- Blockieren von Rettungswegen
- Keine Erweiterungsmöglichkeit



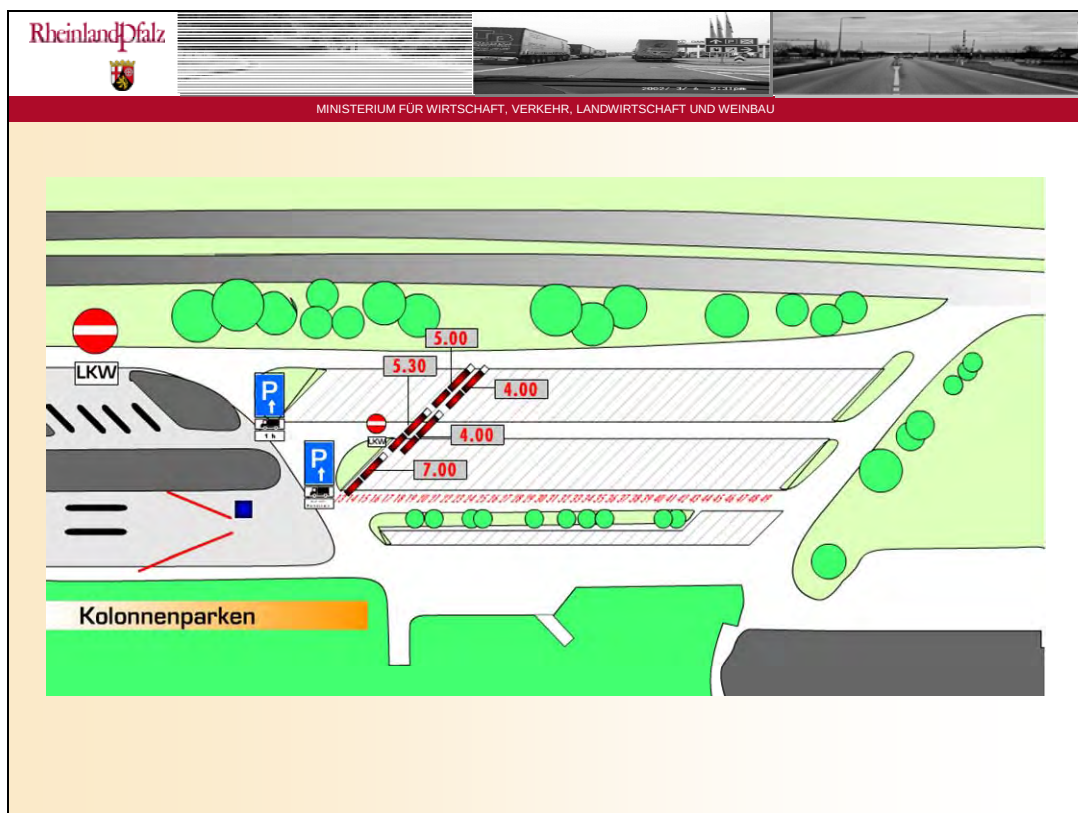
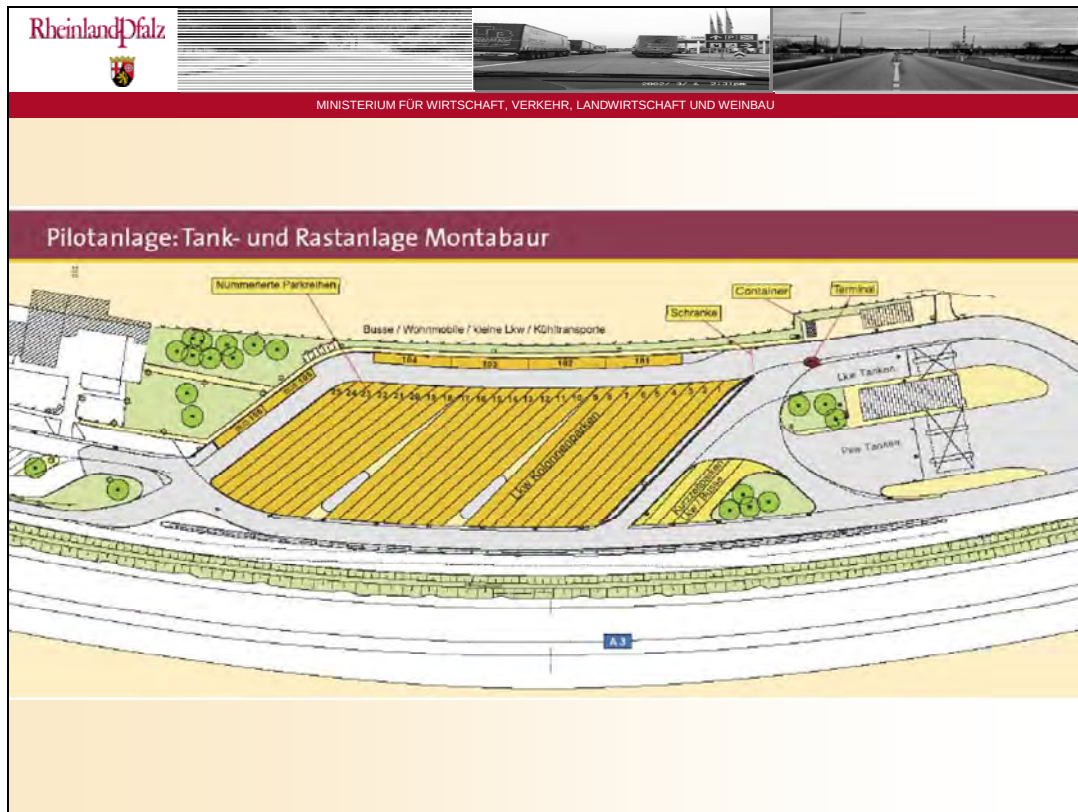


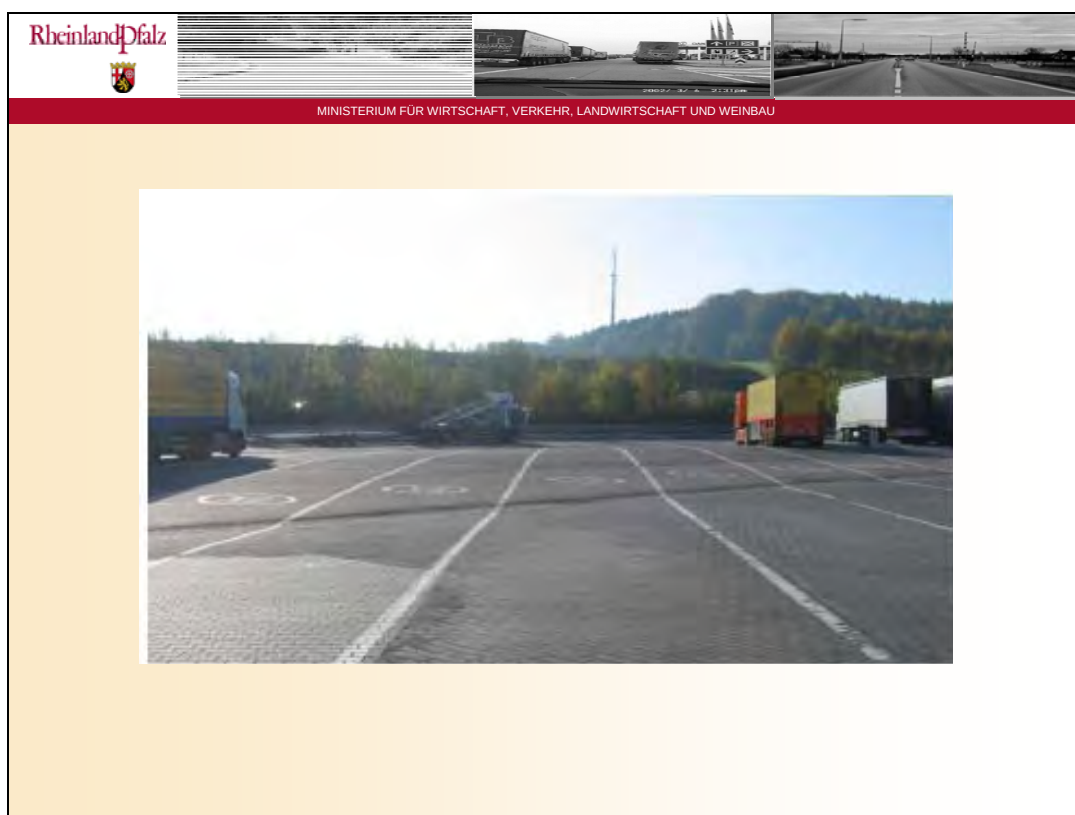




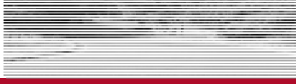
MINISTERIUM FÜR WIRTSCHAFT, VERKEHR, LANDWIRTSCHAFT UND WEINBAU

System „Telematisches Parken“











MINISTERIUM FÜR WIRTSCHAFT, VERKEHR, LANDWIRTSCHAFT UND WEINBAU



Sprache eingeben



Fahrzeugart auswählen







MINISTERIUM FÜR WIRTSCHAFT, VERKEHR, LANDWIRTSCHAFT UND WEINBAU



Abfahrtszeit eingeben



Parkticket ausdrucken

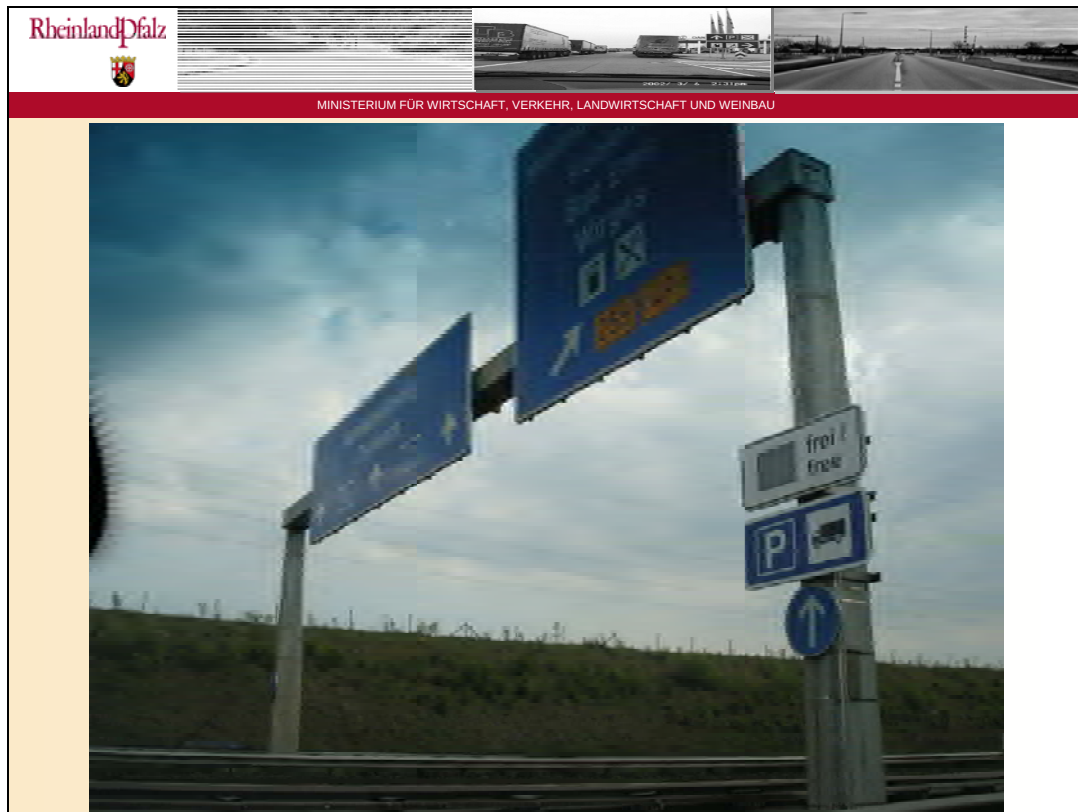
Rheinland-Pfalz
MINISTERIUM FÜR WIRTSCHAFT, VERKEHR, LANDWIRTSCHAFT UND WEINBAU

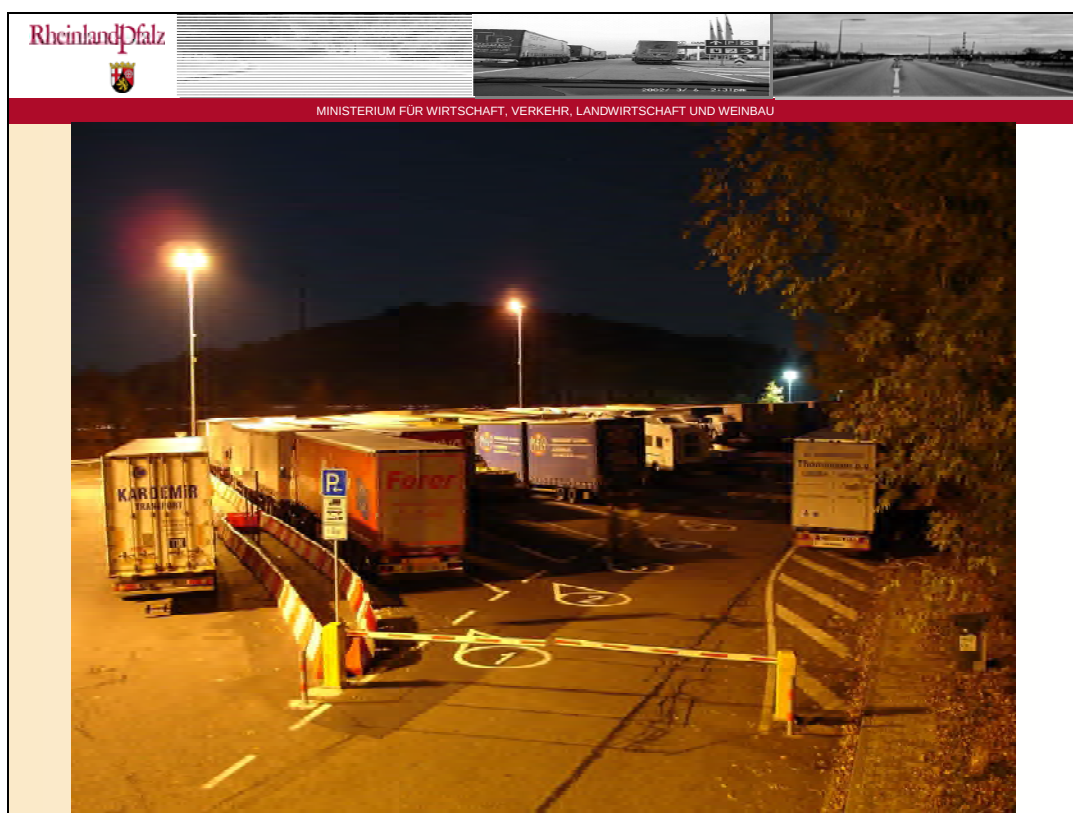
Parken Sie in Reihe 5 Fahren Sie so weit wie möglich in diese Reihe ein Abfahrtszeit 13:00 Uhr 08.11.2006 Bitte das Ticket sichtbar hinter das Seitenfenster legen Einen angenehmen Aufenthalt! 	Park in Row 23 Drive as far forward as possible in this row Time of departure 15:00 08.11.2006 Please place the ticket behind the side window so that it is visible. 	Pastatykite eilėje 6 I šią eilę važiuokite kiek galima toliau Išvažiavimo laikas 13:15 val. 08.11.2006 Bilieta prašome padėti matomoje vietoje už šoninio lango litauisch 
--	--	--

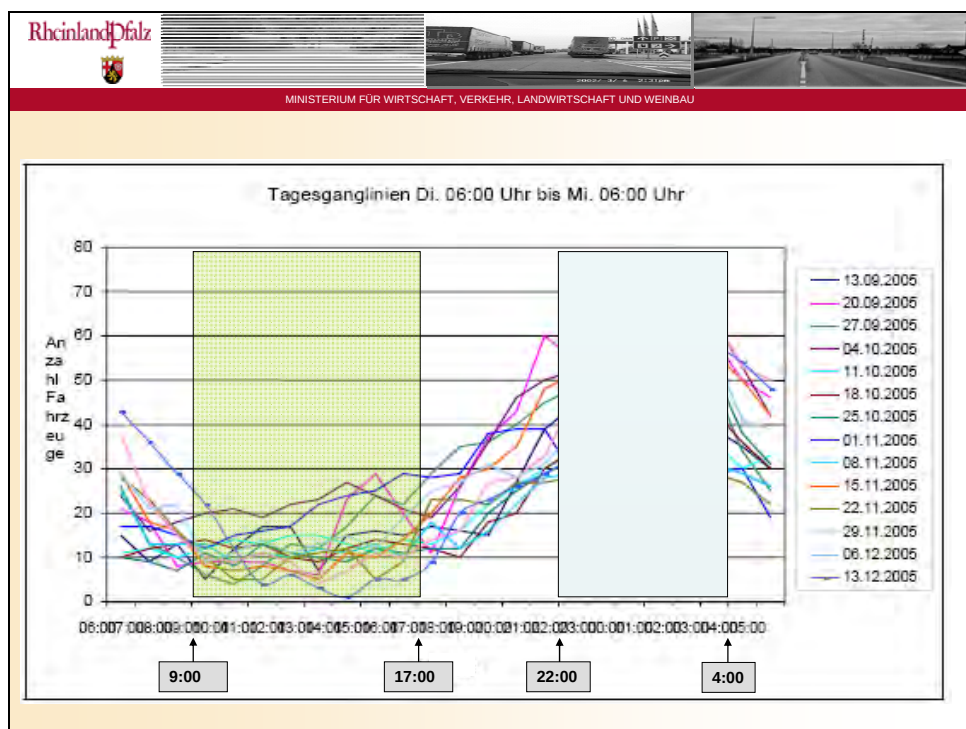
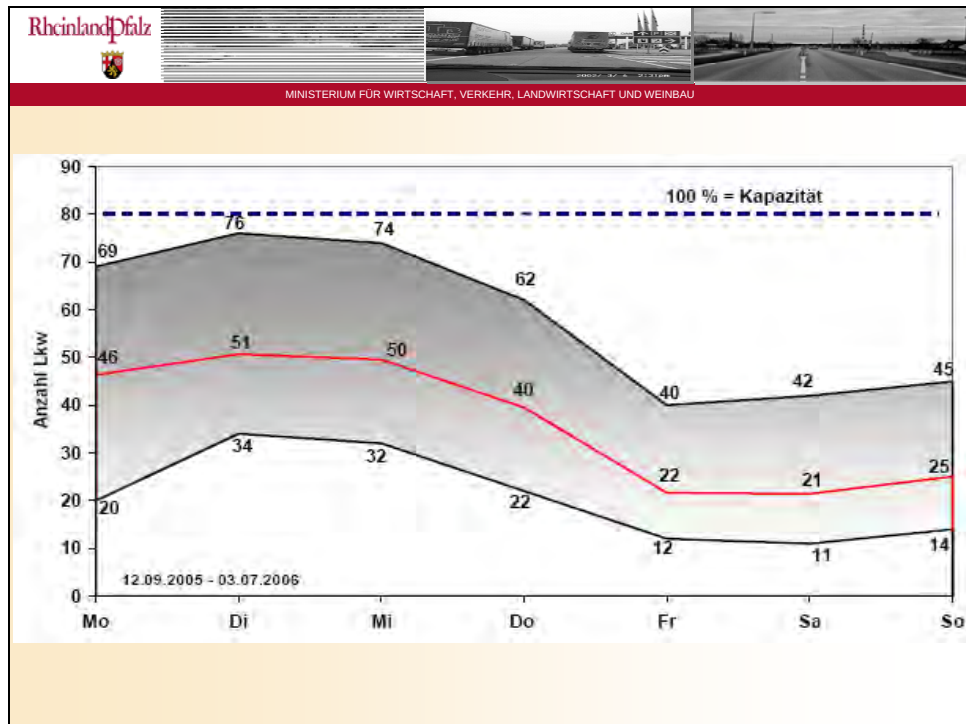
Parkscheine in unterschiedlichen Sprachen

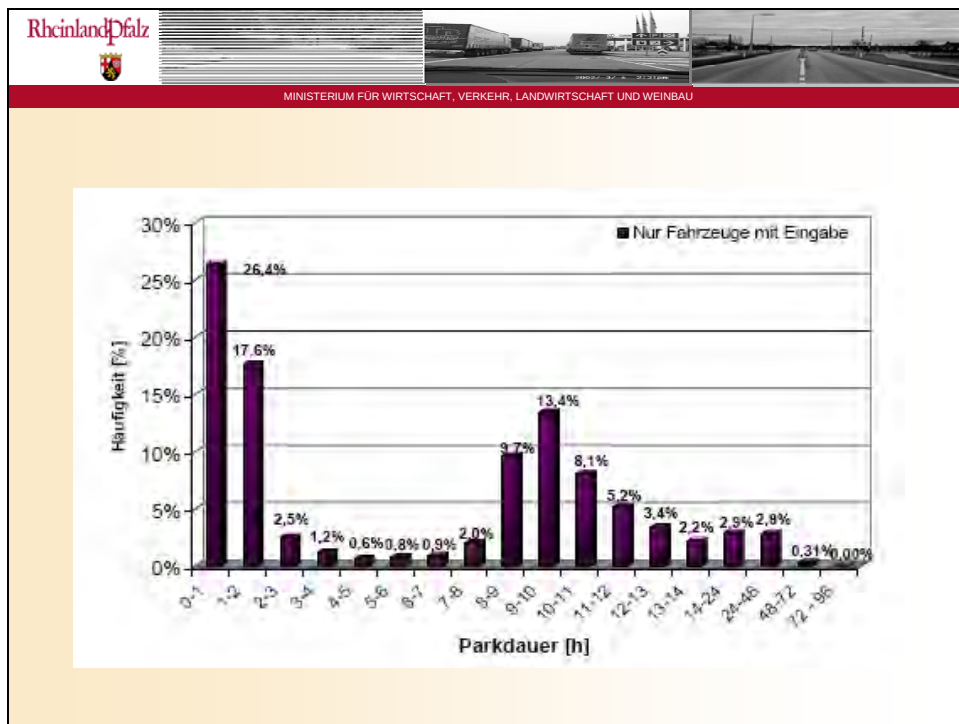










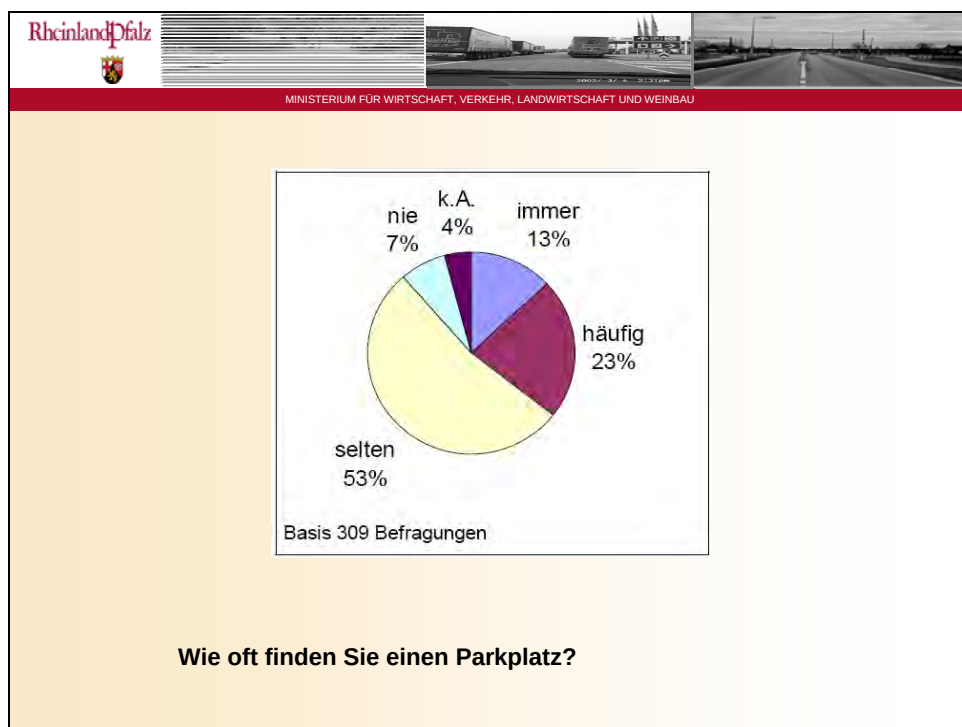
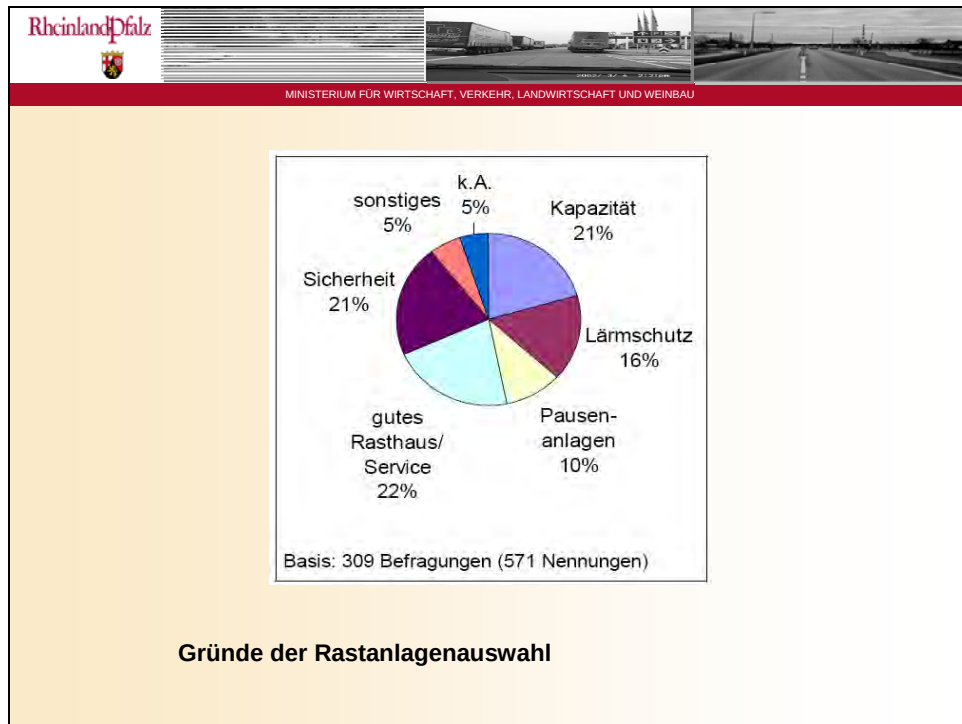


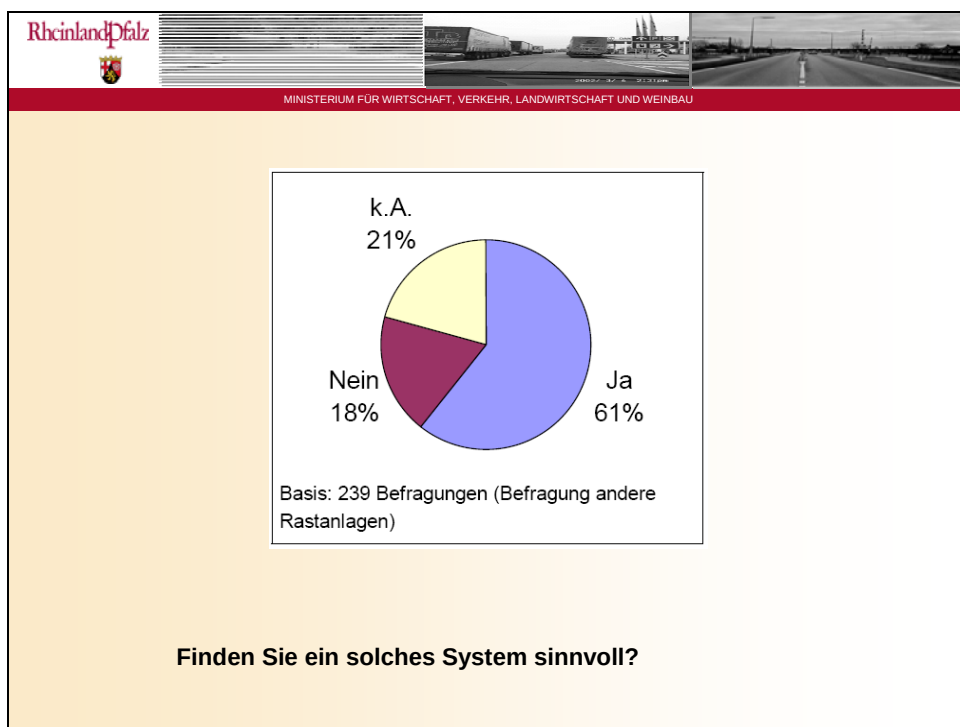
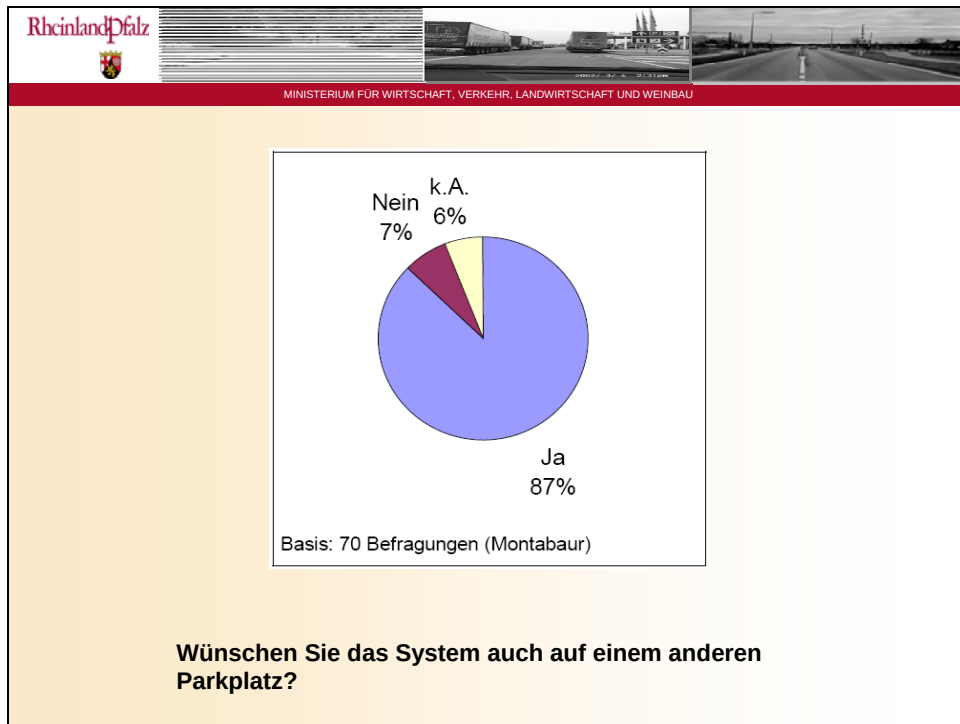
Rheinland-Pfalz
MINISTERIUM FÜR WIRTSCHAFT, VERKEHR, LANDWIRTSCHAFT UND WEINBAU

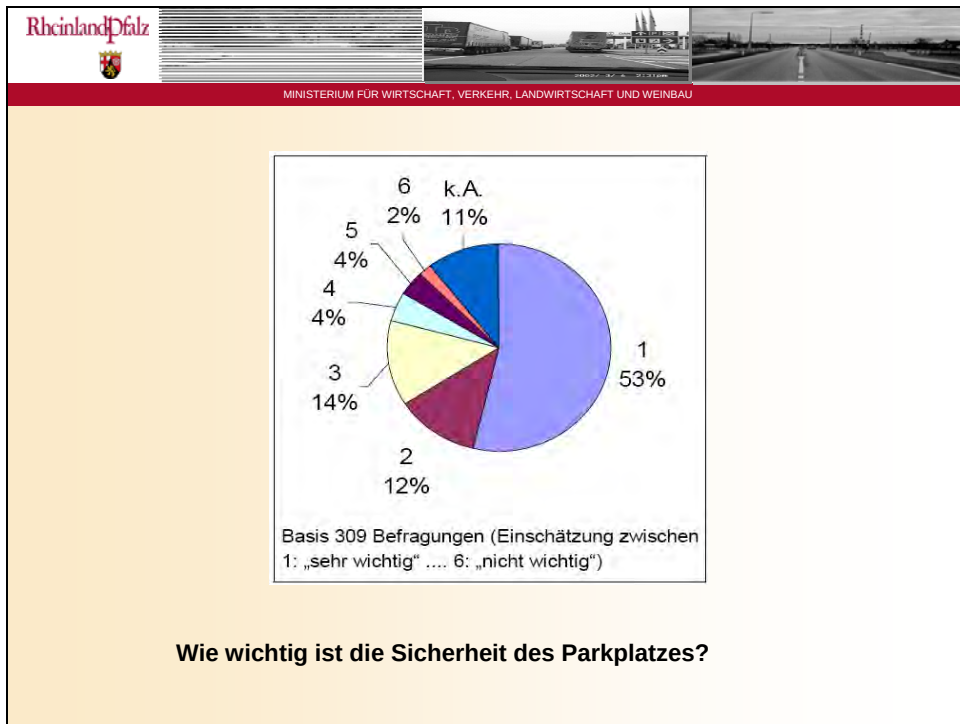
Evaluation

BAB A3 – Pilotanlage für telematisch gesteuertes Lkw-Parken auf der Tank- und Rastanlage Montabaur

Hochschule Darmstadt
Verkehrswesen
Prof. Dr.-Ing. Jürgen Follmann









MINISTERIUM FÜR WIRTSCHAFT, VERKEHR, LANDWIRTSCHAFT UND WEINBAU




ADAC

Parkinfos Autobahnen
Raststätte Montabaur
Angaben gelten für Lkw-Parken - keine Pkw Infos

Adresse: A3 Frankfurt Richtung Köln
56410 Autobahnen

Bauart: Offene Fläche

Anzahl Parkplätze: 84

Öffnungszeiten: Montag-Sonntag 00:00-24:00 Uhr

Preis: ** kostenlos

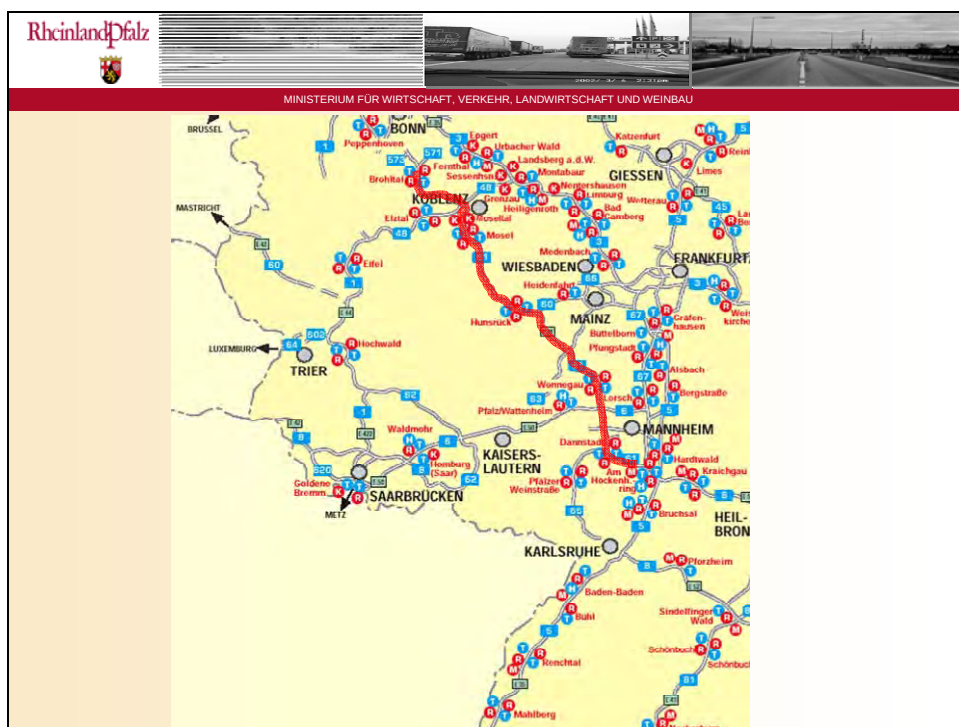
Sicherheit: Personalüberwacht



(c) PTV AG / NAV

[Route berechnen](#)

** Vergleichspreis für die erste Stunde Parken.
 Alle Angaben ohne Gewähr.
 Bei Fragen wenden sie sich bitte an: parkinfo@adac.de





MINISTERIUM FÜR WIRTSCHAFT, VERKEHR, LANDWIRTSCHAFT UND WEINBAU

Telematisches Parken:

- Zeit (keine aufwändigen Planrechtsverfahren)
- Wirtschaftlichkeit (Kosten)
- Verkehrssicherheit (Unfälle)
- Sicheres Parken (Kriminalität)
- Flächensparnis (Ökologie)
- Zuordnung bestimmter Parkstände (Kühlaggregate)
- Mögliche Vernetzung (Parkleitsystem)



MINISTERIUM FÜR WIRTSCHAFT, VERKEHR, LANDWIRTSCHAFT UND WEINBAU

Vielen Dank für die
Aufmerksamkeit

9. Die Stellflächenproblematik für Gefahrgut- und Sondertransporte

Hannes Faustmann

BM.I  REPUBLIK ÖSTERREICH
BUNDESMINISTERIUM FÜR INNERES

POLIZEI

Stellflächenproblematik aus polizeilicher Sicht



Präsentation:
Oberstleutnant
Hannes Faustmann B.A.
Bundesministerium für Inneres
Referat II/2/d - Verkehrsdienst

BUNDESMINISTERIUM FÜR INNERES, 1014 WIEN, HERRENGASSE 7, TEL.: +43 - (0)1 - 531 26 - 0



REPUBLIK ÖSTERREICH
BUNDESMINISTERIUM FÜR INNERES

POLIZEI

Überblick:

- 1. Aufgabenstellungen**
- 2. Gliederung der Verkehrspolizei**
- 3. Stellflächenproblematik aus Sicht der Polizei**
- 4. Aussichten**

BUNDESMINISTERIUM FÜR INNERES, 1014 WIEN, HERRENGASSE 7, TEL.: +43 - (0)1 - 531 26 - 0



REPUBLIK ÖSTERREICH
BUNDESMINISTERIUM FÜR INNERES

POLIZEI

2. Aufgabenstellungen (Überblick)

- **Verkehrspolizei** (Mitwirkung an der Verkehrsüberwachung entsprechend der Vorgaben der Verkehrsbehörden, wie Geschwindigkeits- und Abstandsmessungen, Alkoholkontrollen, etc)
- **Kraftfahrrecht** (Überwachung der kraftfahrrechtlichen Bestimmungen, wie Sozialvorschriften, technischer Zustand, Gewichte, Ladungssicherung und der Spezialvorschriften für **Gefahrgut- und Tiertransporte**)
- **Sicherheitspolizei** (Insbes. Durchführung von Ausgleichsmaßnahmen nach dem Wegfall der Grenzkontrollen)
- **Kriminalpolizei** (Aufnahme und Bearbeitung von Verkehrsunfällen, Diebstählen und Raubüberfällen, Körperverletzungen, etc)

BUNDESMINISTERIUM FÜR INNERES, 1014 WIEN, HERRENGASSE 7, TEL.: +43 - (0)1 - 531 26 - 0



BM.I  **REPUBLIK ÖSTERREICH**
BUNDESMINISTERIUM FÜR INNERES

POLIZEI

1. Gliederung der Verkehrspolizei (Fortsetzung)

- 9 Landespolizeikommanden (Landesverkehrsabteilungen)
- 35 Autobahnpolizeiinspektionen
- 83 Bezirkspolizeikommanden
- 27 Stadtpolizeikommanden (15 Verkehrsinspektionen)
- 903 Polizeiinspektionen
- ca. 5000 Kraftfahrzeuge
- 70 Wasserfahrzeuge
- 17 Hubschrauber
- ca. 23.000 Bedienstete

BUNDESMINISTERIUM FÜR INNERES, 1014 WIEN, HERRENGASSE 7, TEL.: +43 - (0)1 - 531 26 - 0

BM.I 
 REPUBLIK ÖSTERREICH
 BUNDESMINISTERIUM FÜR INNERES

POLIZEI

3. Stellflächenproblematik aus Sicht der Polizei

- **Umsetzung taktischer Einsatzkonzepte**
 - Sorgfältige Auswahl der Parkplätze nach Eignung für polizeiliche Einsätze
- **Bereitstellung technischer Infrastruktur**
 - Anschlüsse, Kommunikationsmittel, etc.
- **Berücksichtigung besonderer Bedürfnisse**
 - Gefahrgut- und Tiertransporte
- **Kriminalprävention**
 - Beleuchtung, Videoüberwachung, Alarmsysteme



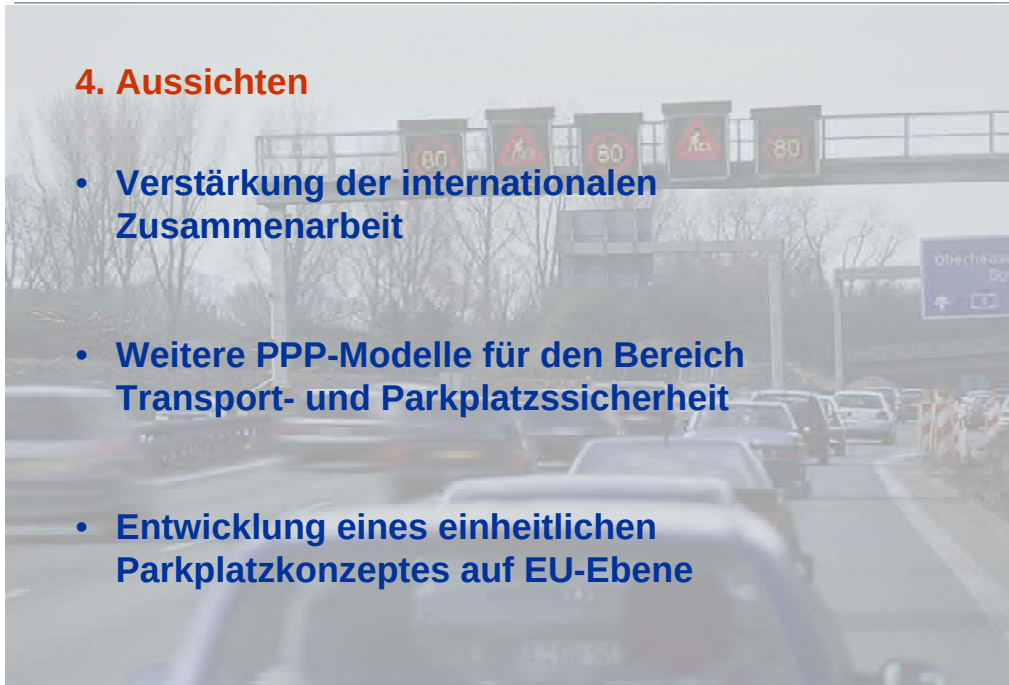
BUNDESMINISTERIUM FÜR INNERES, 1014 WIEN, HERRENGASSE 7, TEL.: +43 - (0)1 - 531 26 - 0

BM.I 
 REPUBLIK ÖSTERREICH
 BUNDESMINISTERIUM FÜR INNERES

POLIZEI

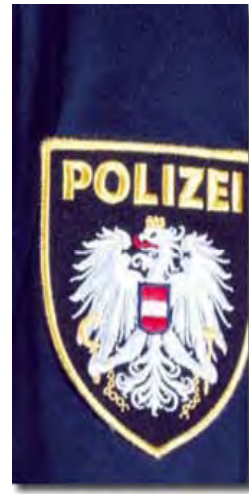
4. Aussichten

- **Verstärkung der internationalen Zusammenarbeit**
- **Weitere PPP-Modelle für den Bereich Transport- und Parkplatzssicherheit**
- **Entwicklung eines einheitlichen Parkplatzkonzeptes auf EU-Ebene**



BUNDESMINISTERIUM FÜR INNERES, 1014 WIEN, HERRENGASSE 7, TEL.: +43 - (0)1 - 531 26 - 0

Danke
für die
Aufmerksamkeit!



AutorInnen-Verzeichnis

Deußner, Mag. Reinhold

Österreichisches Institut für Raumplanung
Franz-Josefs-Kai 27
1010 Wien, Österreich
E-Mail: deussner@oir.at

Faustmann, Hannes

Bundesministerium für Inneres
Referat II/2/d – Verkehrsdienst
Herrengasse 7
1010 Wien, Österreich
E-Mail: BMI-II-2-d@bmi.gv.at

Heinitz, Prof. Dr. Florian

Fachhochschule Erfurt
Institut Verkehr und Raum
Altonaer Straße 25
99085 Erfurt, Deutschland
E-Mail: heinitz@fh-erfurt.de

Menge, Jürgen

Ministerium für Wirtschaft, Verkehr, Landwirtschaft und Weinbau
Rheinland-Pfalz
Stiftsstraße 9
55116 Mainz, Deutschland
E-Mail: juergen.menge@mwwlw.rlp.de

Schierhackl, Dr. Klaus

ASFINAG AG
Rotenturmstraße 5-9
1010 Wien, Österreich
E-Mail: info@asfinag.at

Schierhuber, Heinz

Wirtschaftskammer Österreich
FV Güterbeförderungsgewerbe
Wiedner Hauptstraße 68
1040 Wien, Österreich
E-Mail: office@dietransporteure.at

Schierhuber, Josef

Josef Schierhuber Ges.m.b.H.
Int. Transporte
Industriestraße 9
3910 Zwettl, Österreich
E-Mail: info.trans@schierhuber.at

Schwarz, Michael

Europäische Kommission
MOVE.B.4.001
1049 Brüssel, Belgien
E-Mail: Michael.SCHWARZ@ec.europa.eu

Thierner, Gudrun

Gewerkschaft vida
Bundesfachgruppe Straße
Johann-Böhm-Platz 1
1020 Wien, Österreich
E-Mail: gudrun.thierner@vida.at

VORWORT

Das Lkw-Aufkommen auf Autobahnen in Österreich und Europa ist in den letzten Jahren rasant angestiegen. Die Zahl der Lkw-Parkplätze dagegen konnte mit diesem Anstieg nicht Schritt halten. Das hat schwerwiegende Konsequenzen für Lkw-LenkerInnen und die Verkehrssicherheit.

Wenn es immer schwieriger wird, einen adäquaten Rastplatz zu finden, wird es auch für die LenkerInnen immer schwieriger ihre vorgeschriebenen Ruhezeiten einzuhalten. Denn nur ausgeruhte LenkerInnen sind sichere VerkehrsteilnehmerInnen. Darüber hinaus müssen bei Sonder- und Gefahrguttransporten zusätzliche Erfordernisse eingehalten werden.

Die Veranstaltung will das Augenmerk auf dieses, von der Öffentlichkeit noch weitgehend unbemerkte, Problem lenken, eine Bestandsaufnahme vornehmen und innovative Lösungsansätze für die Zukunft aufzeigen.

PROGRAMM

09.00 Uhr	Check-In	11.25 Uhr	Vom Parken zum Rasten – Das Rastplatzkonzept der ASFINAG Klaus Schierhuber, ASFINAG
09.15 Uhr	Eröffnung Michael Grubmann, WKÖ Sylvia Leodolter, AK Wien	11.45 Uhr	Lkw-Rastanlagen aus Sicht eines Lenkers Josef Schierhuber, Berufskraftfahrer
09.30 Uhr	Lkw-Stellflächen im Kontext von Lenk- und Ruhezeiten aus ArbeitnehmerInnen-sicht Georg Eberl, VIDA	12.00 Uhr	Der EU-Aktionsplan für Intelligente Verkehrssysteme und Lkw-Parken Michael Schwarz, Europ. Kommission
09.50 Uhr	Lkw-Rastanlagen in Österreich und Europa – Eine Bestandsaufnahme aus ArbeitgeberInnen-sicht Heinz Schierhuber, FV Güterbeförderungsgewerbe	12.20 Uhr	Intelligentes Parken am Beispiel der Rastanlage Montabaur Jürgen Menge, MWVLW Rheinland Pfalz
10.05 Uhr	Der Lkw-Stellplatzbedarf im hoch- rangigen Straßennetz in Österreich – Ein Ansatz zur Bestimmung des Fehlbestandes Reinhold Deussner, OIR	12.40 Uhr	Die Stellflächen-Problematik für Gefahrgut- und Sondertransporte Peter Blieweis, BMI
10.25 Uhr	Fallbeispiel A4 in Thüringen – Methodik zur Schätzung des Lkw- Stellplatzbedarfs in Abhängigkeit von den Lenk- und Ruhezeiten Florian Heinitz, FH Erfurt	13.00 Uhr	Diskussion
10.45 Uhr	Diskussion	13.20 Uhr	Buffet
11.00 Uhr	Kaffeepause	14.30 Uhr	Ende der Veranstaltung
		Moderation:	Rudolf Bauer, FV Güterbeförderungsgewerbe Sylvia Leodolter, AK Wien

WKÖ und AK fordern mehr LKW-Parkplätze für mehr Verkehrssicherheit

Gemeinsame Veranstaltung von Wirtschaftskammer und Arbeiterkammer beleuchtet Perspektiven und Lösungen für den Arbeitsplatz Autobahn

Das LKW-Aufkommen auf Autobahnen in Österreich und Europa ist in den letzten Jahren rasant gestiegen. Die Zahl der LKW-Parkplätze konnte damit hingegen nicht Schritt halten. In einer gemeinsamen Veranstaltung der Wirtschaftskammer Österreich (WKÖ) und der Arbeiterkammer Wien, die heute Dienstag in Wien stattgefunden hat, wurden die Konsequenzen der unbefriedigenden Parkplatzsituation für die Verkehrssicherheit und für die LKW-FahrerInnen von hochkarätigen in- und ausländischen Experten diskutiert. Gestaltungs- und Kapazitätsanforderungen wurden ebenso beleuchtet wie das Rastplatzkonzept der ASFINAG, Praxisbeispiele aus anderen Ländern und die Erfordernisse für Gefahrgut- und Sondertransporte. AK und WKÖ fordern mehr qualitativ hochwertige LKW-Parkplätze für mehr Sicherheit auf den Straßen.

Michael Grubmann, Leiter der WKÖ-Abteilung für Verkehrs- und Infrastrukturpolitik, hob hervor, dass Lkw-Parkplätze und deren Einrichtungen ein bedeutendes Qualitätsmerkmal des österreichischen Autobahnen- und Schnellstraßennetzes seien. „Leider ist die Zahl der Parkplätze nicht überall in einem vergleichbaren Maß zur Entwicklung des Verkehrsvolumens gestiegen. Gerade zu Ferienzeiten wird dies besonders deutlich.“ Voll belegte Parkanlagen, die immer wieder von Fahrzeugen blockiert werden, die nicht zur Gruppe der Lastkraftwagen gehören, kennzeichnen diese verbesserungswürdige Situation.

Da der Wirtschaftsverkehr besonderen gesetzlichen Bestimmungen in Bezug auf maximale Lenkzeit und Arbeitspausen unterliegt, sei es wichtig, dass die Lenker von Fahrzeugen der Güterbeförderung ausreichend geeignete Parkplätze vorfinden. Diese müssten auch so konzipiert sein, dass sie in regelmäßigen Abständen entlang des österreichischen Hochleistungsstraßennetzes zur Verfügung stehen.

Für die AK stellt Sylvia Leodolter, Leiterin der AK-Abteilung Umwelt und Verkehr, dazu fest: „Gesetzlich vorgeschriebene Ruhezeiten und Pausen für Berufskraftfahrer erfordern ausreichende Lkw-Stellplätze. Für uns sind diese daher ein unverzichtbarer Bestandteil der Autobahninfrastruktur, die endlich genau so selbstverständlich sein müssen wie Straßenmarkierungen oder Auffahrten. Vor allem in der Nacht fehlen entsprechende Rastplätze und Fahrer finden unzumutbare Rahmenbedingungen vor. Laut einer heute präsentierten neuen AK-Studie fehlen derzeit rund 1600 Plätze vor allem auf der A1, A2, A4, A9 und A10. Die

AK setzt sich dafür ein, dass der Ausbau rascher und konsequenter vorangetrieben und als wichtige Aufgabe der österreichischen Verkehrspolitik gesehen wird. Neben der Ausstattung von Rastanlagen gehört unbedingt auch eine straßenseitige Information über die Parkplatzauslastung zu den zentralen Forderungen der AK. Nur dann können sinnlose An- und Ausfahrtsmanöver, die Arbeitszeit vergeuden und Umwelt und Anrainer unnötig belasten, vermieden werden.“

Gudrun Thiemer, Bundesfachgruppensekretärin der Gewerkschaft vda, geht vor allem auf die Probleme aus Sicht der Lkw-LenkerInnen ein. „Überfüllte Parkplätze, parkende LKWs bis zurück zur Verzögerungsspur der Autobahn, hohe Strafen und mangelnde Sicherheit auf Parkplätzen führen dazu, dass die FahrerInnen sich gezwungen sehen, auf illegale und unsichere Parkmöglichkeiten auszuweichen. Neben einem ausreichenden Angebot an Stellflächen müssen aber auch Qualitätsstandards beachtet werden. Dazu gehören etwa eine bauliche Abtrennung zwischen Lkw-Parkplätzen und anderen Segmenten, die Möglichkeit für blendungsfreies und dem Straßenlärm abgewandtes Parken, vernünftige Sanitäranlagen und ein sinnvolles Vorinformationssystem über freie Parkplätze. Für die LenkerInnen ist aber auch die Sicherheit ein ganz wichtiges Thema. Daher müssen Beleuchtung, Kameraüberwachung oder Schutzzäune und Notrufsysteme dringend mitgedacht und geplant werden.“

Heinz Schierhuber, stellvertretender Obmann des Fachverbandes der Güterbeförderung in der WKÖ, stellte fest, dass die Parkplätze auf Österreichs Autobahnen und Schnellstraßen im internationalen Vergleich die Mindestanforderungen weitgehend abdecken und somit die österreichische Situation in Bezug auf die angebotene Qualität als zufriedenstellend angesehen werden könne. In puncto Quantität gebe es jedoch Aufholbedarf. „Es müssen unbedingt genug und flächendeckend LKW-Parkplätze zur Verfügung stehen. „Unsere Mitarbeiter sollen sich von ihrer anstrengenden Tätigkeit auf optimal ausgestatteten Lkw-Parkplätzen erholen können. Gut ausgeruhte Fahrzeuglenker sind ein Garant für Verkehrssicherheit, die schließlich in unser aller Interesse ist“, so Schierhuber.