



**KRAFTFAHRERGEWERKSCHAFT (KFG)  
im CGB**

**Parkplatznot entlang der Bundesauto-  
bahnen und Bundesstraßen**

## Vorwort

*Diese Situation kennt jeder: Vorschriftsmäßig will man seine Lenk- und Ruhezeiten einhalten und zur Pause auf den Rastplatz fahren – doch der ist »wegen Überfüllung geschlossen«.*

Es gibt entlang der 11.800 Kilometer Autobahn in Deutschland rund 35.000 Lkw-Parkplätze, aber täglich sind 1,2 Millionen Lkw auf deutschen Schnellstraßen unterwegs. Wer aufmerksam über unsere Bundesautobahnen oder Bundesstraßen fährt, kann beobachten, wie immer mehr Parkplätze geschlossen oder ganz zurückgebaut werden.

Bei den sehr beliebten Fernfahrer-(Krafffahrer-)Stammtischen unter Leitung der Länderpolizeiinspektionen ist der Parkplatznotstand eines der Hauptthemen. Bei diesen Treffen hat sich im Lauf der Zeit herauskristallisiert, dass sich alle Beteiligten darüber im klaren sind, dass der derzeitige Zustand nicht länger tragbar ist. Polizei, BAG sowie die betroffenen Fahrer bringen inzwischen kein Verständnis mehr für den derzeitigen Notstand auf.

Die BAG sowie die Polizei geben uns inzwischen zu verstehen, dass sie Verständnis dafür aufbringen, dass es dem Fahrpersonal nicht mehr möglich ist, die vorgeschriebenen Ruhezeiten einzuhalten, wodurch die Verkehrssicherheit enorm gefährdet wird.

Diese Stammtische an den Fernstraßen haben inzwischen bewirkt, dass sich die Beteiligten des Güterkraftverkehrs immer mehr darüber einig sind, dass die Politik der letzten Jahre alle in eine Sackgasse geführt hat. Wer ständig mit neuen praxisfernen und nicht einhaltbaren Vorschriften das Fahrpersonal sowie die Kontrollbehörden traktiert, sollte sich selbst einmal die Frage stellen, ob er überhaupt weiß, wovon er spricht. Laut Auskunft der zuständigen Autobahndirektionen und Straßenmeistereien fehlen für den Unterhalt und die notwendigen Reinigungen der Plätze die Finanzmittel.

Vom Fernfahrerstammtisch in Geiselwind berichtete uns der Landesvorsitzende der KFG in Bayern folgendes: Das Bundesland Bayern muss allein für die Beseitigung von illegalem Müll an den Parkplätzen seiner Autobahnen elf Millionen Euro aufbringen.

Zugleich bestätigte die Leitung der Autobahnmeisterei Würzburg, dass dieser Müll ausschließlich von Pkw-Fahrern hinterlassen wurde. Der an diesem Tag ebenfalls anwesende bayrische Innenminister Beckstein sagte den Fahrern zu, sich in Zukunft persönlich um ihre Belange zu kümmern. Wie uns unser bayrischer Landesvorsitzender Franz Xaver Winklhofer mitteilen konnte, ist dieses Versprechen bis heute nicht eingehalten worden.

Die angesprochenen Behörden vertreten ferner die Meinung, dass es nicht zum Aufgabenbereich der Autobahndirektionen gehört, für ausreichende Parkplätze zu sorgen.

Die Parkplatznot bringt enorme negative Einflüsse für die allgemeine Verkehrssicherheit, für den Berufskraftfahrer im Güterfernverkehr, den Verkehrsteilnehmer mit Pkw oder Krad und für angrenzende Städte und Gemeinden und deren Bürger, sowie die Wirtschaft unseres Landes. Die Folgekosten, wie etwa von daraus resultierenden Unfällen, werden schließlich der Allgemeinheit aufgebürdet.

Aufmerksam verfolgen die Fahrer auch die Diskussion über die Einführung einer streckenbezogenen Autobahnmaut auf den deutschen Fernstraßen, so wie sie inzwischen beschlossen ist.

Unisono hält die Meinung vor, dass wieder einmal abkassiert wird, um andere Verkehrsträger zu subventionieren oder Haushaltslöcher zu stopfen. Es herrscht Unverständnis darüber, dass zwar dem Güterkraftverkehr höhere Kosten für die Straßenbenutzung auferlegt werden, sich aber der Betreiber der Autobahnen (Gesetzgeber) nicht für den notwendigen Parkraum zuständig fühlt.

Das Misstrauen der betroffenen Fahrer gegenüber der deutschen Verkehrspolitik ist unermesslich hoch. Sie fühlen sich betrogen und in ihren berechtigten Interessen überhaupt nicht mehr vertreten.

Wir, die KRAFTFAHRENGEWERKSCHAFT (KFG) IM CGB, sind der Meinung, dass weder Fahrpersonal noch Polizei und BAG schuld daran sind, sondern diejenigen, die anscheinend nicht in der Lage sind, die Konsequenzen ihrer Entscheidungen zu überblicken.

Gemäß dem Weißbuch »Europäische Verkehrspolitik bis 2010: Weichenstellung für die Zukunft« ist die Diskussion über eine Verlagerung der Transporte auf Bahn und Schiff reine Illusion und hat keinerlei realen Hintergrund.

Wir als KFG fordern daher, die notwendigen Ausbaumaßnahmen an den deutschen Fernstraßen umgehend anzugehen.

## **1. Situationsbeschreibung**

Der Fahrer sucht nicht nur zur Einhaltung von Ruhe- und Lenkzeitgesetz den Parkplatz auf, sondern auch in der kritischen Nachtzeit von etwa 1.30 bis 3.30 Uhr aufgrund von starken Ermüdungserscheinungen.

Wird die nun notwendig gewordene Parkmöglichkeit nicht vorgefunden (ab 21.00 Uhr immer wahrscheinlicher!), ist der Fahrer gezwungen, in diesem Zustand seine Fahrt fortzusetzen. Die Gefahr auch für andere Verkehrsteilnehmer steigt enorm. Zudem ist dem Fahrer der Zeitpunkt einer notwendigen Pause gemäß gesetzlicher Vorschriften bereits bei Fahrtantritt bekannt, der Zeitpunkt der Ermüdung wird oft sehr spät erkannt. Ein Verstoß gegen bereits aufgeführte Vorschriften muss nicht zwingend vorliegen.

Unter der Woche ist in den Abend- und Nachtstunden Parkraum auf den Fernstraßen Mangelware. Wer sich nicht rechtzeitig um einen Standplatz bemüht, muss so lange weitersuchen, bis er einen geeigneten Platz gefunden hat.

Die Erfahrung zeigt, dass wegen diesem Missstand Fahrzeuge teilweise verkehrsgefährdend in den Ein- und Ausfahrtbereichen bis in die Fahrbahnen geparkt werden. Vielen Kraftfahrern ist es aufgrund der gesetzlich vorgeschriebenen Lenk- und Ruhezeiten nicht möglich, weitere Parkplätze aufzusuchen, so dass sie das geringere Verwarnungsgeld für verkehrswidriges Parken gegenüber den Bußgeldbescheiden für den Verstoß gegen die Lenk- und Ruhezeiten in Kauf nehmen.

Welche Probleme durch den Parkplatznotstand für einen Kraftfahrer entstehen können, zeigt folgender Fall: *Ein Fahrer eines Tiefkühlsattelzugs verließ die Autobahn, um in einem nahe gelegenen Industriegebiet seine Nachtruhe einzuhalten. Gegen 22:00 Uhr wurde er durch eine Polizeistreife geweckt und aufgefordert, entweder den Standort zu verlassen oder das Kühlaggregat abzuschalten. Unserem Lkw-Fahrer blieb keine Wahl. Zurück zur Autobahn und weiter auf Parkplatzsuche zu gehen, hätte seine Lenkzeit wesentlich überstiegen, also schaltete er die Kühlung ab. Am nächsten Morgen erwartete ihn die nächste Überraschung. Seine Lebensmittel waren auf französischen Europaletten, unser Fahrer musste 20 Tonnen Lebensmittel auf deutsche Paletten umpacken. Als diese Arbeit getan war, wurde die Kühltemperatur überprüft und dabei festgestellt, dass die Kühlkette unterbrochen war und dass die Lebensmittel nicht in den Handel gelangen dürften. Die Ware musste erneut von dem Fahrer auf französische Europaletten umgepackt werden. Dass die Umpackaktion einen ganzen Vormittag andauerte und unser Lkw-Fahrer für die verdorbenen Lebensmittel in Regress genommen werden soll für eine Tat, die er nicht zu verantworten hat, kümmert niemand.*

Dies ist leider kein Einzelfall, der sich für unsere Fahrer im Dienste des Volkswohls tagtäglich auf unseren Straßen abspielt. Es ist nur ein Beispiel, man könnte noch unendlich viele andere abschreckende Beispiele hinzufügen.

Wie dies bei der von der EU beschlossenen Osterweiterung sowie bei der ab 2005 geltenden neuen EU-Arbeitszeitverordnung für das Fahrpersonal werden soll, ist uns schleierhaft, aber absehbar. Es wird von den Sachverständigen ein enormer Anstieg des Verkehrsaufkommens erwartet. Mit dem Anstieg des Verkehrsaufkommens geht verständlicherweise eine Erhöhung der benötigten Park-

raumkapazität einher. Leider können wir nicht erkennen, dass sich die dafür verantwortlichen Stellen um Lösungen für dieses brisante Thema bemühen. Leider müssen wir feststellen, dass vielerorts die Anwohner und Kommunen die Schaffung von notwendigem Parkraum verhindern.

Als abschreckendes Beispiel wollen wir den Ausbau der Rastanlage Münster in Richtung Norden anführen. Nach Bekannt werden, dass diese viel zu kleine Rastanlage ausgebaut werden soll, hatte sich sogleich eine »Bürgerinitiative« gegen dieses Vorhaben gegründet. Diese verhindert seitdem diese dringend notwendige Maßnahme.

Auf dem Streckenabschnitt der BAB 81 zwischen Karlsruhe und Stuttgart ist festzustellen, dass reichlich Parkplätze und eine BAB- Raststätte vorzufinden sind, die keine Abbremsspur besitzen. (keine Einzelfälle!) Durch das dadurch notwendige Abbremsen bis unter 30 km/h auf der rechten Fahrspur steigt das Unfallrisiko enorm. Im Zusammenhang mit dem oben genannten Aspekt eine Situation mit verheerenden Folgen.

## **2. Forderung**

Aus unserer Sicht ist es in diesem Zusammenhang wichtig, die Bereitstellung von ausreichenden Parkplätzen an den Fernstraßen endlich durch zügige Baumaßnahmen anzugehen.

Ferner muss eine schlüssige Infrastruktur zur Einhaltung der Sozialvorschriften für die Fahrer im Güterkraftverkehr geschaffen werden.

Die Schaffung von zusätzlichen Stellplätzen für Lastkraftwagen auf den Raststätten und Parkplätzen an Autobahnen und Bundesstraßen duldet keinen weiteren zeitlichen Aufschub mehr.

Die Anzahl der bestehenden Stellplätze für Lastkraftwagen im Bereich der Autobahnen ist nicht ausreichend, damit alle Fahrer ihre geforderten Lenk- und Ruhezeiten gemäß den Sozialvorschriften einhalten können.

Unsere Forderung nach Parkplätzen in den Bereichen von Industrie- und Gewerbegebieten sehen wir als berechtigt an. Fahrer, die Firmen in Gewerbegebieten zum Be- oder Entladen anfahren, benötigen die Möglichkeit, auf frei zugänglichen Stellplätzen für Lastkraftwagen ihre Wartezeiten und notwendigen Standzeiten zur Einhaltung der Sozialvorschriften verbringen zu können.

Wir fordern die einzelnen Bundesländer sowie die Bundesregierung auf, für diesen Bereich einen Berechnungsschlüssel zu erstellen, der es den Gemeinden vorschreibt, in den jeweiligen Industrie- und Gewerbegebieten eine bestimmte Anzahl von Stellplätzen, die ausschließlich dem Güterkraftverkehr vorbehalten sind, zur Verfügung zu stellen. Das bisher vorherrschende Sankt-Florians-Denken der Kommunen auf Kosten der Sicherheit der Fahrer darf nicht länger hingenommen werden.

### *Schaffung von Parkplätzen für Lastkraftwagen an den Bundesstraßen*

Krafffahrer, die außerorts im Bereich von Bundesstraßen unterwegs sind, benötigen dringend gleiche Parkmöglichkeiten wie auf den Bundesautobahnen. Bei der Projektierung neuer Parkplätze sehen wir es als unabdingbar an, dass diese in ihrer Gestaltung auf die Bedürfnisse der Fahrer zugeschnitten sind.

Zurzeit sind die Parkplätze meist so angelegt, dass die Lastkraftwagen mit den Führerhäusern zum fließenden Verkehr auf der Straße stehen. Da die Fahrer in den Führerhäusern übernachten, führt dies zu anhaltender Störung der Nachtruhe und somit zu keiner echten Erholung. Anstelle dessen sollten aus unserer Sicht die Stellplätze für die Lastkraftwagen möglichst weit vom fließenden Verkehr und mit den Führerhäusern in der entgegengesetzten Richtung angeordnet sein. Zusätzlich sollten die Parkplätze auch noch durch Schallschutzmaßnahmen von der Lärmquelle des fließenden Verkehrs abgeschottet werden. Auf den Rastplätzen sollte es gesonderte Abstellplätze für Gefahrguttransporte, Kühltransporte, Tiertransporte (lebend) sowie den anderen Transporten geben.

Unsere Vorstellungen hinsichtlich einer derart gestalteten praxisbezogenen Rastanlage würden diesen Rahmen sprengen. Wir stehen aber allen Interessierten gern auf Wunsch zur Verfügung.

### **3. Schlusswort**

Aus unserer Sicht besteht die dringende Notwendigkeit zur Schaffung von mehr Parkraum für Lastkraftwagen an den Fernstraßen. Es kann und darf nicht sein, dass ein Fahrer in Deutschland durch Gesetze zwar dazu angehalten und gezwungen wird, zu vorgeschriebenen Zeiten Pausen und Ruhezeiten einzuhalten, im gleichen Atemzug aber der Gesetzgeber, der gleichzeitig Betreiber der Fernstraßen ist, nicht die Möglichkeit bereitstellt, dass der Fahrer diese Vorschriften auch einhalten kann.

Dort, wo der Staat aus finanziellen Gründen sich nicht in der Lage sieht, diese Möglichkeiten bereitzustellen, muss zumindest dafür gesorgt werden, dass private Investoren, die Interesse daran haben, diese Lücken zu schließen, auch die Möglichkeit dazu erhalten.

Verkürzte Planung und eine unbürokratische Umsetzung der notwendigen Investitionen muss ermöglicht werden.

Sollten in absehbarer Zeit keine weiteren Parkraumkapazitäten erschlossen werden, sehen wir spätestens mit der EU-Osterweiterung große Probleme auf alle Kraftfahrer auf den deutschen Fernstraßen zukommen.

KRAFTFAHRERGEWERKSCHAFT (KFG)

Fachausschuß