

2. Vorgangsweise

2.1 Der Ansatz

Die Ruhezeiten von KFZ-Lenkern sind ein wesentliches Erfordernis für den sicheren Betrieb der KFZ. Dies kommt beim Straßengüterfernverkehr besonders zum Tragen, da die Fahrtweiten groß sind und der Zeitdruck für die Lenker hoch ist.

Die Europäische Verordnung 561/2006 (EG) legt in den Artikeln 6-9 die Vorschriften für Lenkzeiten, Fahrtunterbrechungen und Ruhezeiten für Kraftfahrer fest. In Artikel 12 sind Ausnahmen für Einzelfälle vorgesehen, die dann in Geltung treten, wenn keine geeigneten Halteplätze verfügbar sind¹. Auch wenn diese Regelung streng ausgelegt wird – es müssen mehrere Kriterien gleichzeitig zutreffen, um die Lenkzeiten ausdehnen zu können – besteht für die Lenker dennoch ein Fenster, in dem das Weiterfahren trotz Ablauf der Lenkzeit ermöglicht wird. Dies kann weder im Interesse der Lenker sein (Gesundheit) noch im Interesse der Verkehrssicherheit (Übermüdung). Ein weiteres Problem beim Abstellen des LKW auf ungeeigneten Flächen kann die Gefahr eines Diebstahls sein. Die mangelnde Ausstattung mit verfügbaren LKW-Abstellplätzen erhöht somit die Bereitschaft der Lenker, die Arbeits- und Lenkzeitreglung maximal auszunutzen und somit die Verkehrssicherheit zu gefährden.

Es ist daher Vorsorge zu tragen, dass die KFZ-Lenker im hochrangigen Straßennetz ausreichend Stellplätze vorfinden. Tatsächlich ist in den letzten Jahren der Mangel an LKW-Stellplätzen im österreichischen Autobahn- und Schnellstraßennetz recht groß geworden, wie zahlreiche Medienberichte zeigen². Die ASFINAG hat das Problem erkannt und sieht die Errichtung von zusätzlichen KFZ-Stellplätzen vor, wobei das Schwergewicht bei den LKW-Stellplätzen liegt. In den nächsten Jahren ist die Schaffung von rund 1.000 zusätzlichen LKW-Stellplätzen vorgesehen.

Die Entscheidung des einzelnen Lenkers, sein Fahrzeug auf einem Parkplatz zwecks Erholung und Nächtigung aufzusuchen, hängt von Quelle, Ziel und Fahrtweite ab. Eine individuelle Analyse müsste die Quell-Ziel-Fahrten umfassend analysieren. Die dazu notwendigen aktuellen Fahrtenmatrizen stammen aus dem Jahr 2000 (ÖIR) bzw. 2002 (BMVIT) und sind auf Grund der seither eingetretenen starken Steigerungen des LKW-Verkehrs überholt. Außerdem wäre eine Modellierung des Zeitpunkts des Parkplatzbedarfs Neuland und nur mit hohem Aufwand zu leisten.

¹ Ausführlich dargestellt bei SCHÄRMER, Fahrer in der Pattstellung. In: StraßenGüterVerkehr, August 2009

² Auch in Deutschland fehlen ausreichend LKW-Abstellplätze. Siehe: FOLLMANN und MENGE, Verbesserung der Parkmöglichkeiten für LKW an der Autobahn. In: Straße und Autobahn 1/2009

Es wird daher der Bedarf an LKW-Stellplätzen mit einem vereinfachten Verfahren bestimmt.

Auf Grund des hohen Zeitdrucks im LKW-Fernverkehr kann davon ausgegangen werden, dass im Nahverkehr Parkmöglichkeiten nur sehr selten erforderlich sind. Auch der österreichische Quell-Ziel-Verkehr wird Parkplätze nachts kaum frequentieren, da die Lieferung üblicherweise am Tag erfolgt. Hauptnutzer von LKW-Parkplätzen nachts sind demnach offensichtlich vorwiegend Transit-LKW.

Es werden daher die **gesamten nächtlichen Verkehrsmengen** (Nachtverkehr 22.00-05.00) aus den vorhandenen Dauerzählstellendaten der ASFINAG ermittelt, und zwar getrennt nach Fahrrichtungen. Rastplätze, die aus beiden Richtungen angefahren werden können, werden je zur Hälfte einer Richtung zugeordnet.

Die Scheiben- als auch die digitalen Tachographen ermöglichen die maximale Überschreitung der Lenkzeit von zwei Stunden, was bei einer durchschnittlichen Reisegeschwindigkeit von 80km/h im hochrangigen Straßennetz einer Fahrtstrecke von 160 km ergibt. Diese aus Gründen des Arbeitsschutzes und der Verkehrssicherheit deutlich zu weite Fahrtstrecke wird im angewandten Verfahren auf die Länge eines Straßenabschnittes begrenzt. Die Abschnittslängen betragen je nach Straße maximal 70 km, also weniger als die Hälfte der maximalen Überschreitungslänge von 160 km.³

2.2 Verkehrsmengen

Im nächsten Schritt werden die Zählergebnisse nach Straßenabschnitten aggregiert (Fahrleistungen im Nachtverkehr, LKW-km im Abschnitt). Da die LKWs im Nachtverkehr überwiegend lange Fahrstrecken zurücklegen, macht eine kleinräumige Auswertung keinen Sinn.

In der Folge werden die LKW-Stellplätze zu langen Straßenabschnitten zugeordnet, die in der Regel zwischen 50 und 70 km betragen. Abschnittsgrenzen sind wichtige Verkehrsknoten. Kürzere Autobahnen/Schnellstraßen werden nur in ihrer Gesamtheit betrachtet (siehe Tabelle 1). Abschnitte abseits der eigentlichen hochrangigen Straße, die verwaltungstechnisch zur ASFINAG gehören, werden nicht mit eingerechnet (z.B. A10 Knoten Spittal - Lendorf).

³ RUZICZKA, AK Wien