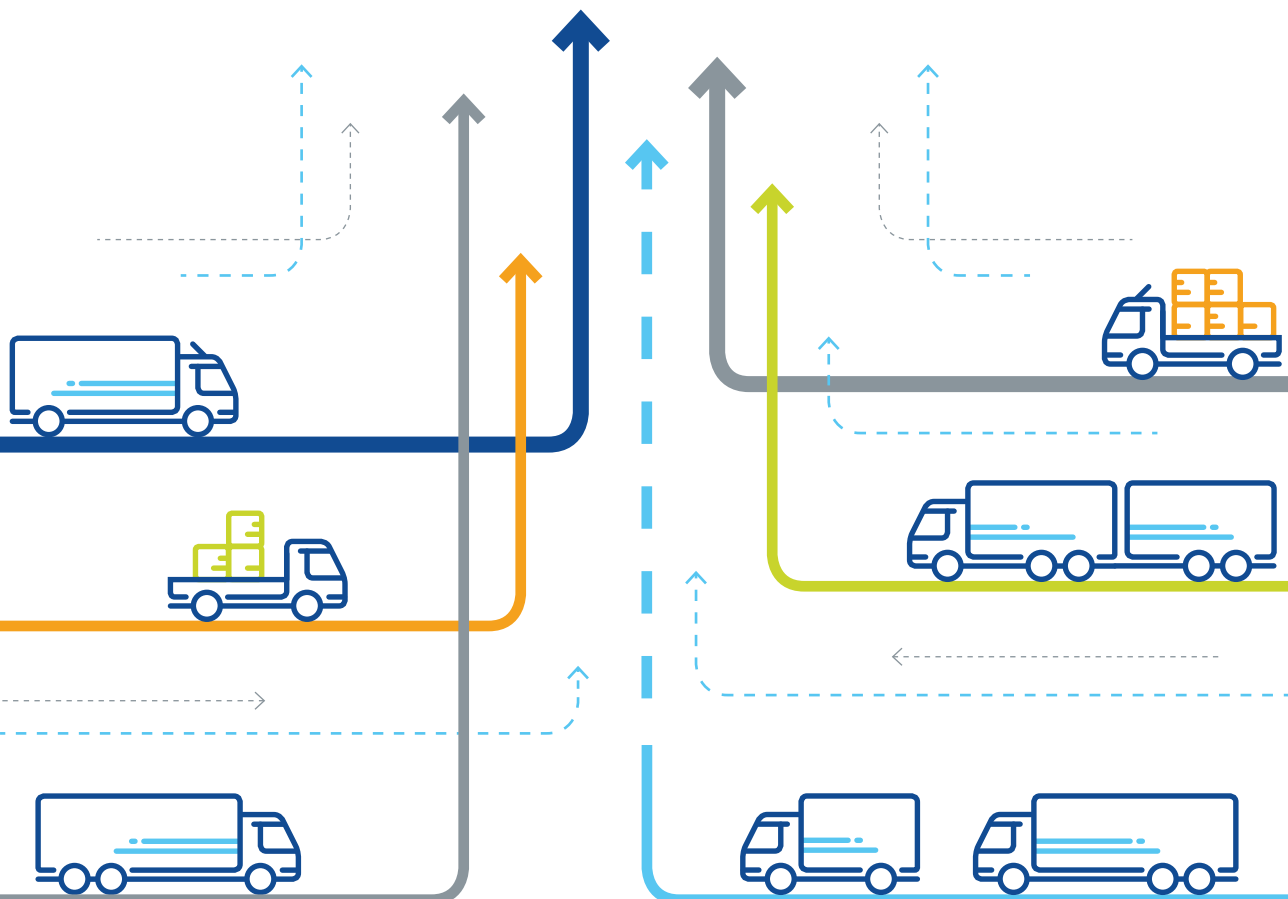


RUHENDE VERKEHRE RICHTIG STEUERN

ANFORDERUNGEN, CHANCEN UND HERAUSFORDERUNGEN FÜR MODERNE LOGISTIKSTANDORTE



RUHENDE VERKEHRE RICHTIG STEUERN

ANFORDERUNGEN, CHANCEN UND HERAUSFORDERUNGEN FÜR MODERNE LOGISTIKSTANDORTE

Das Projekt „Der Niederrhein, ein sicherer Logistikstandort“ wurde aus Mitteln des Europäischen Fonds für regionale Entwicklung (EFRE) und aus Landesmitteln gefördert.



EUROPÄISCHE UNION
Investition in unsere Zukunft
Europäischer Fonds
für regionale Entwicklung



EFRE.NRW
Investitionen in Wachstum
und Beschäftigung

VORWORTE



LOGISTIK OPTIMIEREN – AUCH IM RUHENDEN VERKEHR



B. Landers

Burkhard Landers
Präsident der
Niederrheinischen IHK

Der Niederrhein ist einer der führenden Logistikstandorte in Europa. Um diese Spitzenposition zu behaupten, reicht es nicht aus, Straßen zu erhalten und schnell auszubauen. Es ist ebenso wichtig, für die ruhenden Verkehre gute Bedingungen zu schaffen. Wir alle kennen die überfüllten Rastplätze und die parkenden Lkw auf den Standstreifen. Die Enge an Parkraum belastet die Fahrer, gefährdet die Verkehrsteilnehmer, erschwert die Planung von Lieferzeiten und kann, je nach geladener Ware, auch für die Sicherheit der Ladung eine Herausforderung sein. Wenn die Rastplätze an den Autobahnen voll sind, suchen die Fahrer verständlicherweise nach erreichbaren Alternativen. Hier am Niederrhein, wo Autobahnen, Unternehmensstandorte und Wohnbereiche oft dicht an dicht liegen, führt der Weg daher häufig in die Gewerbe- und Wohngebiete unserer Städte. Hierdurch können Konflikte entstehen.

Mit Unterstützung namhafter Unternehmen unserer Region haben wir diese Themen aufgegriffen und uns im Rahmen eines Forschungsprojekts damit beschäftigt. Ziel ist es, die aktuelle Situation am Niederrhein zu analysieren, bestehende Ansätze zum Umgang mit ruhenden Verkehren zu überprüfen sowie Anregungen und Ideen aus anderen Regionen aufzuzeigen. Eines hat sich deutlich gezeigt: Wirtschaft und Verwaltung müssen hier stark Hand in Hand arbeiten.



S. Dietzfelbinger

Dr. Stefan Dietzfelbinger
Hauptgeschäftsführer der
Niederrheinischen IHK

Möglich wurde die Untersuchung durch die aktive Mitarbeit von zahlreichen Unternehmensvertretern sowie von Vertretern der Verwaltungen und Ordnungsbehörden. Ein besonderer Dank gilt all unseren Projektpartnern, die das Projekt sowohl finanziell als auch durch ihre unternehmerische Expertise unterstützt und vorangebracht haben. Wir würden uns freuen, wenn die Ergebnisse unseres Logistikstandorts auch in anderen Regionen aufgegriffen werden und das Projekt damit einen Beitrag dazu leistet, die Bedeutung der ruhenden Verkehre für die kommunalen Planungen stärker zu berücksichtigen.





LKW-FAHRER SIND AUCH KLIENTEN



Bernd Noche

Prof. Dr.-Ing. Bernd Noche
Vorstandsvorsitzender des Zentrums
für Logistik und Verkehr,
Universität Duisburg-Essen

Viele Prognosen gehen von einem kontinuierlichen Wachstum des Transportverkehrs aus. Deshalb werden Straßen gebaut und erweitert, Verkehrskonzepte entwickelt, Verkehrsleitsysteme installiert und Stauprognosen raffiniert verfeinert. Dabei wird nur am Rande bedacht, dass der Verkehr auch ruhen muss, dass Lkw-Fahrer auf Transportaufträge und Ablademöglichkeiten warten, gesetzlich festgelegte Ruhepausen einlegen müssen, verpflichtet sind, Fahrverbote an Sonn- und Feiertagen zu beachten und dabei ihre Freizeit und ihr Leben organisieren. Hinzu kommt der Mangel an geeigneten Parkplätzen, so dass Umwege gefahren werden, unter Umständen mit der Überschreitung von Lenkzeiten und dem Parken an verbotenen und gefährlichen Stellen. Anwohner in der Nähe parkender Lkw fühlen sich belastigt und den Ordnungsämtern fehlen geeignete Alternativen.

Bei derartig unattraktiven Randbedingungen ist es zu einem erheblichen Mangel an Fahrern gekommen, die nun europaweit rekrutiert werden und die dann erst recht nicht mehr an den Wochenenden nach Hause fahren können und so die Parkplatzsituation weiter verschärfen.

Das Projekt „Der Niederrhein, ein sicherer Logistikstandort“ befasst sich mit der Parkplatzsituation im Bereich des Niederrheins. Hier befinden sich bedeutende Logistikstandorte und benachbarte Regionen schränken ihre Parkmöglichkeiten erheblich ein. Was ist also zu tun?

Diese Studie liefert eine erste Bestandsaufnahme und unterbreitet, auf der Basis wissenschaftlicher Analysen, methodisch erarbeiteter Lösungskonzepte und systematisch evaluierter Vorschläge, wie die Situation der Fahrer und ihrer Auftraggeber verbessert werden kann.

Der Bericht wendet sich an alle Akteure, die in der Lage sind, die Situation des ruhenden Lkw-Verkehrs zu verbessern. Politiker und Investoren, Anwohner und Unternehmer, die dazu beitragen können, eine attraktive Parkplatzsituation zu schaffen und damit auch schrittweise für eine attraktivere Gestaltung des Berufsbildes des Berufskraftfahrers sorgen.

Die Chancen sind unglaublich groß, durch den Investitionsrückstand lassen sich neue Investitionen schnell amortisieren. Bei einem attraktiven Serviceangebot lassen sich kurzfristig neue Umsätze generieren und Arbeitsplätze schaffen. Lkw-Fahrer sind auch Klienten – es wäre schön, wenn es gelänge, sie mit passenden Angeboten für die Region zu interessieren und für die Inanspruchnahme der Dienste zu begeistern.

INHALT

01

HANDLUNGSBEDARF AM NIEDERRHEIN → Seite 08

→ DIE BESONDERE LAGE AM NIEDERRHEIN ... → Seite 09

→ ... UND WAS SIE FÜR DIE
RUHENDEN VERKEHRE BEDEUTET → Seite 10

→ LKW-PARKSITUATION AN DEN AUTOBAHNEN
AM NIEDERRHEIN → Seite 13

→ HANDLUNGSBEDARF IN DUISBURG → Seite 16

→ HANDLUNGSBEDARF IN DEN KREISEN KLEVE UND WESEL → Seite 22

02

ANFORDERUNGEN DER AKTEURE → Seite 24

→ DIE FAHRZEUGFÜHRER → Seite 25

→ DIE VERLADER UND SPEDITEURE → Seite 32

→ KOMMUNEN UND BEVÖLKERUNG → Seite 35





HINTERGRUND DIESER STUDIE → Seite 06



03

HANDLUNGSEMPFEHLUNGEN → Seite 36

→ ANREIZE UND RESTRIKTIVE MASSNAHMEN → Seite 39

→ ORGANISATORISCHE MASSNAHMEN → Seite 43

→ INVESTIVE MASSNAHMEN → Seite 49

→ ANALYTISCHE INSTRUMENTE → Seite 54

04

AUSBLICK UND PERSPEKTIVE → Seite 56

→ CHECKLISTE → Seite 58

IMPRESSUM → Seite 60

HINTERGRUND DIESER STUDIE



„Wo Logistik ist, da sind auch parkende Lkw, denn Ruhezeiten und Sonntagsfahrverbote gehören dazu. Doch wenn die Autobahnraststätten voll sind, verlagert sich das Problem in die Wohn- und Gewerbegebiete. Dafür müssen wir gemeinsam Lösungen finden.“

Hans-Josef Kuypers
Geschäftsführer,
Wirtschaftsförderung
Kreis Kleve GmbH

Logistische Prozesse laufen 365 Tage im Jahr, 24 Stunden am Tag, sieben Tage in der Woche. Und auch wenn der Verkehr ruht, geht die Logistik weiter: Wo und wie können Ladungen und Container sicher verwahrt werden? Wo können sich Lkw-Fahrer während der vorgeschriebenen Lenkzeitunterbrechungen und Ruhepausen aufhalten? Welchen Beitrag kann eine intelligente Steuerung der Verkehre zur Optimierung leisten? Mit diesen und weiteren Fragen rund um den ruhenden Straßengüterverkehr beschäftigt sich die vorliegende Studie, die im Rahmen des Forschungsprojekts „Der Niederrhein, ein sicherer Logistikstandort“ entstanden ist. Das Projekt wurde aus Mitteln des Europäischen Fonds für regionale Entwicklung (EFRE) und des Landes Nordrhein Westfalen (NRW) gefördert. Im Austausch mit den relevanten Akteuren vor Ort wurden Konzepte und Lösungen für die Optimierung der Bedingungen des ruhenden Verkehrs in der Region Niederrhein untersucht, bewertet und Handlungsoptionen aufgezeigt.

In der vorliegenden Studie wird zunächst auf Grundlage einer regionsweiten Analyse die Lkw-Parksituation in Duisburg und in den Kreisen Kleve und Wesel dargestellt. Daraus abgeleitet werden die Herausforderungen für den ruhenden Straßengüterverkehr, die sich am Logistikstandort Niederrhein aufgrund stetig steigender Transportmengen auf der Straße im innerstädtischen Bereich und in den Gewerbegebieten ergeben:

- **Steuerung der Lkw-Verkehre**
- **Sicherheit der Ladung**
- **Parkraum- und Aufenthaltssituation für die Lkw-Fahrer**
- **Sorgen der Bevölkerung**

2.200

LOGISTIKUNTERNEHMEN AM NIEDERRHEIN

→ Quelle: Niederrheinische IHK

60 Mio.

KONSUMENTEN IM UMKREIS
VON DREI AUTOSTUNDEN

→ Quelle: Niederrheinische IHK

Diese Herausforderungen aufgreifend werden in einem nächsten Schritt, unterstützt durch die Ergebnisse von Befragungen, die spezifischen Anforderungen der betroffenen Akteure (Fahrzeugführer, verladende Wirtschaft, Kommunen, Bevölkerung) an die Bedingungen ruhender Verkehre herausgearbeitet, um daran anknüpfend eine Reihe von konkreten Handlungsempfehlungen aufzuzeigen. Die Handlungsempfehlungen reichen von rein informellen Maßnahmen, wie einer verbesserten Beschilderung, bis hin zu Telematik basierten Parkleitsystemen und sind mit zahlreichen Best Practice-Beispielen aus Deutschland und den Niederlanden angereichert. Die einzelnen Empfehlungen werden hinsichtlich Zielgruppe, Kosten, Umsetzung und Realisierbarkeit bewertet und bilden in ihrer Gesamtheit die Grundlage für die Ausarbeitung eines konkreten Handlungsplans zur Verbesserung der Situation des ruhenden Verkehrs im innerstädtischen Bereich.

Eingeflossen in die Ergebnisse der Studie sind Gespräche mit Unternehmen aus Logistik und Industrie, mit Vertretern der Wirtschaftsförderungen sowie mit städtischen Planungsämtern und Betrieben sowie die Auswertung von Medienberichten und Internetseiten von Bürgerinitiativen. Ebenfalls haben Begehungen von logistischen Hotspots stattgefunden sowie Zählungen der dort verfügbaren Stellflächen und deren Belegung.

4.000

LKW-STELLPLÄTZE FEHLEN BIS 2025 IN NRW

→ Quelle: Straßen.NRW



01

➤ HANDLUNGSBEDARF AM NIEDERRHEIN



„Besonders in Duisburg liegen Gewerbe und Anwohner traditionell dicht beieinander. Das war zur Hochindustrialisierung sehr nützlich, heute stellt es beide Seiten vor neue Herausforderungen: Lärm, Sicherheit von Schulkindern, aber auch parkende Lkw.“

Markus Molski
Manager Prozessoptimierung,
ArcelorMittal Duisburg



DIE BESONDERE LAGE AM NIEDERRHEIN ...

Der Niederrhein ist einer der leistungstärksten und wichtigsten Logistikstandorte in Europa. Er zeichnet sich durch direkte Verbindungen zu den belgischen und niederländischen Seehäfen und seine zentrale Lage im europäischen Wasserstraßen, Straßen- und Schienennetz mit zahlreichen bi- und trimodalen Umschlagsstellen aus. Der Schiffumschlag am größten europäischen Binnenhafen in Duisburg sowie an den Hafenstandorten in Emmerich und Wesel lag 2016 bei insgesamt 59 Millionen Tonnen¹. In einem Radius von 150 Kilometern leben 30 Millionen Verbraucher, in einem Radius von 250 Kilometern doppelt so viele. Rund 2.200 vornehmlich mittelständisch geprägte Logistikunternehmen und eine renommierte Forschungslandschaft runden das Bild ab. Als größter Stahlstandort Europas und Logistikdrehscheibe ist der Niederrhein auf der einen Seite geprägt durch einen hohen Anteil von Quell- und Zielverkehren. Gleichzeitig ist er Transitregion für Verkehre von und zu den Seehäfen der Beneluxländer

1,3
mio.

BEVÖLKERUNG AM NIEDERRHEIN

→ Quelle: Statistisches Bundesamt

Aufgrund dessen ergeben sich besondere verkehrliche Herausforderungen für die Region Niederrhein, die sich in den kommenden 15 Jahren weiter verstärken werden. So rechnet das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) in seiner 2014 vorgelegten Verflechtungsprognose mit einer Steigerung des Güterverkehrs von 38 Prozent bis 2030². Besonderes Augenmerk liegt auf dem Straßengüterverkehr, der in Deutschland insgesamt mehr als 83 Prozent³ am Modal Split einnimmt.

38%

TONNENKILOMETER MEHR GÜTERVERKEHRSLEISTUNG WERDEN BIS 2030 ERWARTET

→ Quelle: Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI)

----->

¹ Niederrheinische IHK: Der Niederrhein in Zahlen 2016/2017

² Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) (2014): Verkehrsverflechtungsprognose 2030

³ Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI), Verkehr in Zahlen 2016/2017





... UND WAS SIE FÜR DIE RUHENDEN VERKEHRE BEDEUTET

Der zunehmende Straßengüterverkehr stellt jedoch nicht nur die Infrastruktur für den fließenden Verkehr auf die Probe. Lkw und deren Fahrer brauchen ausreichenden Parkraum, um die gesetzlich vorgeschriebenen Lenkzeitunterbrechungen und Ruhezeiten einzuhalten.

Daher entstehen auch abseits der Autobahnraststätten und Autohöfe Bedarfe nach Lkw-Parkraum, insbesondere in den Kommunen. Um die Logistikzentren in den vorgegebenen Zeitfenstern zu erreichen, sind die Lkw-Fahrer häufig sehr frühzeitig vor Ort und übernachten teils mit ihren Fahrzeugen in Gewerbegebieten oder angrenzenden Wohngebieten. An bestimmten Standorten kann dies zu Konflikten mit der Bevölkerung und lokalen Gewerbetreibenden führen, da die gewählten Stellflächen nicht dafür ausgelegt sind, sich dort über längere Zeit aufzuhalten, z. B. weil sanitäre Einrichtungen fehlen oder nicht genug Möglichkeiten für die Müllentsorgung bestehen.

45.000

HAFENABHÄNGIG BESCHÄFTIGTE SIND ALLEIN DEM
DUISBURGER HAFEN ZUZURECHNEN

→ Quelle: Duisburger Hafen AG



59 mio.

TONNEN SCHIFFSUMSCHLAG
IN DEN HÄFEN AM NIEDERRHEIN IN 2016

→ Quelle: Niederrheinische IHK





„Die Lage am Niederrhein hat sich in den vergangenen Jahren auch deshalb verschärft, weil die Niederländer und Belgier die Sicherheitsprobleme der parkenden Lkw intensiv und mit moderner Überwachungstechnik angehen. Auf deutscher Seite ist – auch aus Datenschutzgründen – deutlich weniger unternommen worden, deshalb ist die Ladungskriminalität hier stark angestiegen.“

Marcus Hover

stv. Geschäftsführer,
Verband Verkehrswirtschaft und Logistik
Nordrhein-Westfalen e.V.

Neben der wachsenden Verkehrsleistung tragen drei Trends zu dieser Entwicklung bei:

-- Zum Ersten hat ein Trend zur **Ausgliederung von Transportverkehren** stattgefunden. Seit der Wiedervereinigung erhöhte sich der Anteil gewerblichen Güterkraftverkehrs – der durch dritte Unternehmen mit Sitz in Deutschland durchgeführte Verkehr – an der Verkehrsleistung im Straßengüterverkehr von 26,4 Prozent auf 37,9 Prozent (von 79,1 auf 243,1 Mio. tkm). Gleichzeitig sank der Anteil des Werkverkehrs (unternehmensinterner Verkehr) von 17,3 Prozent in 1990 auf 6,7 Prozent in 2014 (von 51,9 auf 42,9 Mio. tkm)⁴. Diese Entwicklung bedeutet, dass Fahrzeugführer häufig nicht mehr fest bei einem Verloader angestellt sind, sondern auf wechselnden Strecken eingesetzt werden. Je nach Herkunft der Fahrer können daher auch Übernachtungen am Einsatzort notwendig werden.

-- Zum Zweiten geht damit ein Trend zum **Einsatz zumeist osteuropäischer „Saisonarbeiter“** im Terminal- und Hafenhinterlandverkehr einher. Der steigende Bedarf an Transportdienstleistungen wurde im Rahmen der EU-Osterweiterung vermehrt durch Speditionen und Fachkräfte aus dem Ausland gedeckt, insbesondere aus Ost- und Südeuropa. So verdoppelte sich der Anteil der von ausländischen Lastkraftfahrzeugen durchgeführten Transportleistung in dieser Zeit von 13 auf 25,9 Prozent (von 38,9 auf 166 Mio. tkm).

Diese Fahrer sind meist über mehrere Wochen unterwegs. Aufgrund der geringen Margen im Speditionswesen und fehlendem finanziellen Spielraum zur Nutzung von kostenpflichtigen Parkplätzen übernachten die Fahrer mehrere Wochen in ihren Führerhäusern. Stehen keine geeigneten und kostenlosen Parkplätze zur Verfügung, verbringen die Fahrer ihre Ruhezeiten auf öffentlichen Straßen oder in Gewerbeparks.

-- Zum Dritten verschärft sich das Problem in den letzten Jahren zusätzlich, da viele Lkw-Fahrer ihre Wochenruhezeit **nicht mehr in den Benelux-Staaten** verbringen. Die Niederlande, Belgien aber auch Frankreich verhängen hohe Ordnungsstrafen für das unzulässige Verbringen der regelmäßigen Wochenruhezeit im Lkw.

⁴ Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI),
Verkehr in Zahlen 2006/2007 und 2016/2017



LENK- UND RUHEZEITEN

→	
Tägliche Lenkzeit	Maximal 9 Stunden Ausnahme: Zweimal wöchentlich maximal 10 Stunden
Tagesruhezeit	Regelmäßig 11 Stunden Ausnahme: Verkürzung auf 9 Stunden dreimal pro Woche möglich
Wochenruhezeiten	Regelmäßig 45 Stunden Ausnahme: Zwischen zwei regelmäßigen Wochenruhezeiten darf die Ruhezeit auf 24 Stunden verkürzt werden. Die Ruhezeit muss in den folgenden drei Wochen nachgeholt werden.
Sonntagsfahrverbot	Lkw mit einem zulässigen Gesamtgewicht von über 7,5 Tonnen und Lkw mit Anhängern dürfen an Sonn- und Feiertagen zwischen 0 und 22 Uhr nur in Ausnahmefällen verkehren.

Aktuell gültige Regelungen sowie weitere Ausnahmen sind den jeweiligen Vorschriften zu entnehmen.

WO LKW GEPARKT WERDEN DÜRFEN

→	
In Gewerbegebieten	Gleiche Regeln wie für Pkw
Außerhalb von Gewerbegebieten	Parkverbot zwischen 22 und 6 Uhr sowie an Sonn- und Feiertagen für Lkw mit mehr als 7,5 Tonnen zulässigem Gesamtgewicht sowie Anhänger mit mehr als 2 Tonnen zulässigem Gesamtgewicht Ausnahme: speziell gekennzeichnete Parkplätze

Aktuell gültige Regelungen sowie weitere Ausnahmen sind den jeweiligen Vorschriften zu entnehmen.



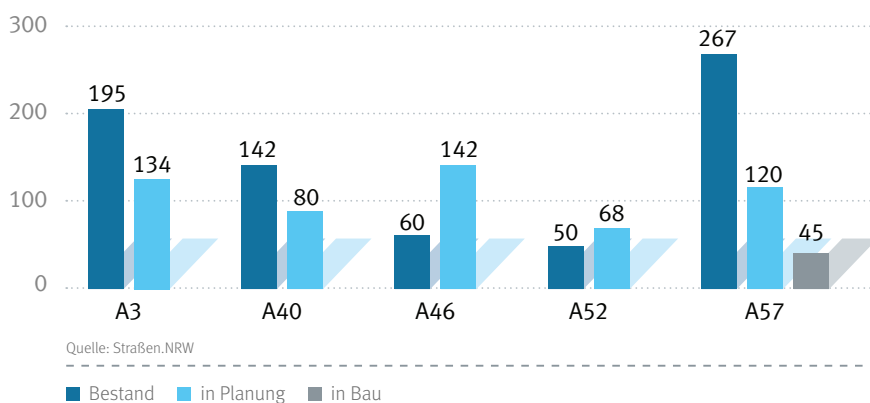


LKW-PARKSITUATION AN DEN AUTOBAHNEN AM NIEDERRHEIN

Das sehr dichte und vielbefahrene Fernstraßennetz in Nordrhein-Westfalen weist derzeit insgesamt 6.345 Stellflächen für den Straßengüterverkehr auf, davon ca. 715 auf den Autobahn-Rastplätzen in Duisburg und am Niederrhein. Hinzu kommen in der Region ca. 150 Stellflächen auf privat betriebenen Autohöfen. Insgesamt stehen im nördlichen Niederrhein knapp 40 Rastplätze und Autohöfe an den Autobahnen zur Verfügung. Hinzu kommen privat geführte, meist kleinere Lkw-Parkplätze an Tankstellen abseits der Autobahnen (s. Übersicht S. 14/15). Bisher sind nur 60 Prozent der Rastplätze entlang der Autobahnen mit WCs und rund ein Drittel mit Dusche und Gastronomie ausgestattet. Insbesondere die kleineren Parkplätze sind meist nicht mit Sanitäranlagen ausgestattet. Hingegen zählen WC, Dusche, Tanken und Gastronomie zur Standardausstattung der privat geführten Autohöfe abseits der Autobahnen.

Nordrhein-Westfalen ist eines der Bundesländer, in denen zukünftig die größten Bedarfe nach Lkw-Parkraum bestehen werden. Laut Straßen.NRW werden bis 2025 rund 4.000 Lkw-Stellplätze fehlen. Derzeit befinden sich bereits rund 3.200 Stellplätze in der Planung und sollen in den nächsten fünf Jahren fertiggestellt werden, davon sind ca. 1.000 bereits in Bau oder baureif. Etwa 400 Stellplätze sollen 2017 für den Lkw-Verkehr freigegeben werden, davon jedoch kein einziger am nördlichen Niederrhein.

LKW-STELLFLÄCHEN AN DEN AUTOBAHNEN AM NIEDERRHEIN



									
1	Niederdorf Süd	A40	1a	50			✓	✓	✓
2	Routiers Venlo	A40	1a	120				✓	
3	Tomm Heide Süd	A40	3-4	15				✓	
4	Tomm Heide Nord	A40	3-4	15				✓	
5	Neufelder Heide Süd	A40	6-7	56				✓	
6	Neufelder Heide Nord	A40	6-7	44				✓	
7	Total Autohof Duisburg	A40	12	100	✓	✓	✓	✓	✓
8	Geismühle Ost	A57	14-15	34		✓	✓	✓	✓
9	Geismühle West	A57	14-15	23		✓	✓	✓	✓
10	Dong-West	A57	8-9	16				✓	
11	Dong-Ost	A57	8-9	20				✓	
12	Total Autohof Rheinberg	A57	7	50	✓	✓	✓	✓	✓
13	Leucht Nord	A57	6-7	14					
14	Leucht Süd	A57	6-7	14					
15	Bönninghardt	A57	5-6	3					
16	Hamb	A57	5-6	4					
17	Kalbecker Forst Ost	A57	3-4	12		✓	✓	✓	✓
18	Kalbecker Forst West	A57	3-4	16		✓	✓	✓	✓
19	Heijen Nord	A57	1	40					
20	Knauheide West	A3	1	20			✓	✓	✓
21	Grenzposten Bergh	A3	1	40					
22	Hohe Heide Süd	A3	2-3	5				✓	
23	Löwenberger Landwehr	A3	3-4	5					
24	Hetter	A3	3-4	4					
25	Millingen	A3	3-4	4					
26	Kälberweide	A3	3-4	4					
27	Avia Autohof Isselburg	A3	4	50	✓	✓	✓	✓	✓
28	Kattenhorst	A3	4-5	5				✓	
29	Helderloh	A3	4-5	6				✓	
30	Wittenhorst	A3	4-5	9				✓	
31	Eisholt	A3	4-5	5					
32	Lichtholz	A3	4-5	5					
33	Kranekamp	A3	5-6	5				✓	
34	Wispelt	A3	5-6	17				✓	
35	Loher Feld	A3	5-6	6					
36	Esselt	A3	5-6	nur Pkw					
37	Hünxe West	A3	7	26		✓	✓	✓	✓
38	Hünxe Ost (Motel)	A3	7	38		✓	✓	✓	✓
39	Bergschlag	A3	7-8	10					
40	Sippenweis	A3	8-9	9					
41	Stockweg	A3	15-16	5				✓	
42	Entenfang	A3	15-16	4				✓	
43	Hösel Ost	A3	16-17	42		✓	✓	✓	✓
44	Bottrop Süd	A2	2-3	42		✓	✓	✓	✓
45	Schwarze Heide	A2	2-3	8				✓	
46	Union Truck-Wash, Moers	A57	8	10	✓	✓	✓	✓	✓
47	Aral Molkereistraße, Uedem	A57	4	15		✓	✓	✓	✓
48	Aral Isselburg	A3	4	8	✓	✓	✓	✓	✓
49	Aral Niederdorf	A40	1b	8	✓	✓	✓	✓	✓

-  BAB-Nr.
-  Anschlussstelle
-  Lkw-Stellplätze
-  Gebühren
-  Tanken
-  Gastronomie
-  WC
-  Dusche

LKW-PARKPLÄTZE AM NIEDERRHEIN (AUTOBAHN)



- 1 Raststätte
- 25 Park-/Rastplatz ohne WC
- 10 Park-/Rastplatz mit WC
- 12 Autohof abseits der BAB
- 46 Tankstelle mit Lkw-Stellplätzen abseits der BAB

Quelle: Universität Duisburg-Essen, Zentrum für Logistik und Verkehr

➤ HANDLUNGSBEDARF IN DUISBURG

Auf Duisburger Stadtgebiet haben Lkw-Fahrer im Wesentlichen drei Möglichkeiten, ihre Lkw zu parken:

- auf privaten Firmenparkplätzen und -geländen ihrer Auftraggeber,
- in Parkbuchten und auf Seitenstreifen entlang der öffentlichen Straßen (außerhalb von Wohngebieten und Parkverbotszonen)
- auf dem privatbetriebenen, kommerziellen Autohof in Duisburg Kaßlerfeld

Die Untersuchungen haben gezeigt, dass es an adäquatem Parkraum für Schwerlastverkehr mangelt und viele Fahrer kostenlose, aber nicht dafür geeignete Stellflächen in Gewerbe- und Logistikparks aufsuchen. Punktuell entsteht daher besonderer Handlungsbedarf, der sich in Beschwerden von Gewerbetreibenden und Anwohnern, aber auch in den Berichten der Fahrzeugführer äußert. Beispielhaft sei hier die Situation in Duisburg Kaßlerfeld, in Duisburg Rheinhausen sowie in Duisburg Hohenbudberg beschrieben, die sich auch an anderen Stellen im Duisburger Stadtgebiet spiegelt.

DUISBURG KASSLERFELD

Der Autohof am Schlütershof wird sowohl an den Wochenenden als auch während der Wochennächte weit über Normalauslastung genutzt. Auf 100 Stellplätzen kommen zu nächtlichen Spitzenzeiten bis zu 130 Lkw und Zugmaschinen unter. Dann parken in unmittelbarer Nähe zum Autohof regelmäßig zehn bis 20 Lkw-Fahrer am Straßenrand.

Finden die Fahrzeugführer keinen Stellplatz auf dem Autohof, weichen sie auf die umliegenden Gewerbegebiete in Duisburg-Kaßlerfeld aus. Besonders die Straßen „Am Blumenkampshof“, „Kaßlerfelder Straße“, „Am Schlütershof“ sowie „Am Alten Flugplatz“ stehen dabei im Fokus.



Während am und um den Autohof überwiegend ortsfremde Fahrer parken, haben Interviews und Zählungen Am Blumenkampshof ergeben, dass dort eine spezielle Konstellation vorliegt und sowohl ortsansässige als auch ortsfremde Fahrer Stellflächen im öffentlichen Straßenraum nutzen. Bis zu 50 Prozent der ruhenden Verkehre sind auf ortsansässige Fahrzeugführer zurückzuführen, die tagsüber ihre Pkw und über Nacht und am Wochenende mittelschwere Lkw und Anhänger am Straßenrand abstellen. Sie übernachten nicht in den Fahrzeugen. Weitere ca. 10 Prozent sind ortsfremde Fahrer, die unter der Woche kürzere Warte- und Pausenzeiten in Duisburg Kaßlerfeld verbringen, da sich die Stellflächen in der Nähe

40%

**DER AM BLUMENKAMPSHOF PARKENDEN
FAHRZEUGE SIND ORTSFREMDE FAHRER,
DIE IN DER KABINE ÜBERNACHTEN**

→ Quelle: Universität Duisburg-Essen, Zentrum für Logistik und Verkehr



der Be- oder Entladeorte befinden. Die übrigen ca. 40 Prozent sind ortsfremde, meist osteuropäische Fahrer, die regelmäßig ihre Ruhezeiten in Duisburg Kaßlerfeld verbringen und auch in den Fahrer cabins übernachten. Für diese Gruppe von Fahrern sind die Stellflächen abseits des Autohofs nicht ausgelegt.



So fehlen erster Maßnahmen, wie dem Aufstellen von Mülltonnen, sanitäre Anlagen. Zudem behindern die parkenden Lkw regelmäßig den Durchgangsverkehr. Lokale Unternehmen berichten, dass begegnende Lkw zu wenig Platz haben und es regelmäßig zu kleineren, in seltenen Fällen auch zu schweren Unfällen mit Verletzten gekommen ist.

Unternehmen aus Kaßlerfeld berichten zudem von zugeparkten Einfahrten und Straßen, die für Rettungsfahrzeuge teils nicht mehr zugänglich sind, sowie von beschädigten Straßen und Firmenbeschilderungen und Grundstückszäunen. Auch um die Sicherheitssituation machen sich die anliegenden Unternehmen zunehmend Sorgen. So kommt es auf den umliegenden Firmenparkplätzen gelegentlich zu Diebstählen von Kennzeichen, Treibstoff und Standheizungen aus den Fahrzeugen oder sogar von kompletten Sattelaufliegern.

ERGEBNIS ZÄHLUNGEN TOTAL AUTOHOF KASSLERFELD

	Anzahl der außerhalb gekennzeichneter Stellflächen auf dem Autohof parkenden Lkw	Anzahl parkender Lkw im direkten Umkreis des Autohofes (Am Alten Flugplatz und Am Schlütershof)
So 12.02.2017, 11-12 Uhr	26 Sattelzüge & Zugmaschinen	12 Sattelzüge
So 19.02.2017, 11-12 Uhr	21 Sattelzüge & Zugmaschinen	17 Sattelzüge & Zugmaschinen
Di 21.02.2017, 22-23 Uhr	29 Sattelzüge & Zugmaschinen	22 Sattelzüge & Zugmaschinen
So 26.02.2017, 10-11 Uhr	19 Sattelzüge & Zugmaschinen	11 Sattelzüge
Mi 09.08.2017, 22-23 Uhr*	16 Sattelzüge & Zugmaschinen	17 Sattelzüge & Zugmaschinen
Mo 28.08.2017, 22-23 Uhr*	13 Sattelzüge & Zugmaschinen	12 Sattelzüge

Quelle: Universität Duisburg-Essen, Zentrum für Logistik und Verkehr

*Anmerkung: vom 02.08.-16.08.2017 war die Rheinbrücke der A40 in Duisburg Neuenkamp für den Verkehr gesperrt.





DUISBURG RHEINHAUSEN

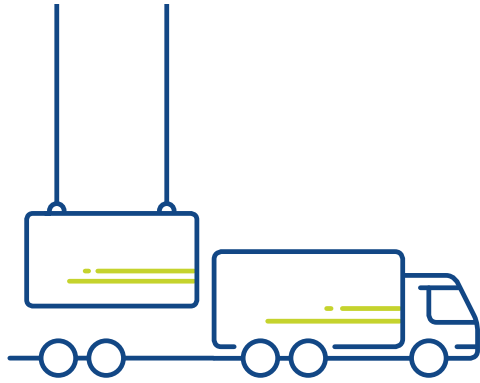
Auf dem Logistikareal Logport I in Rheinhausen finden die Fahrer entlang der öffentlichen Straßen ca. 170 Parkbuchten mit einer Länge von mindestens 20 Metern, die für gewöhnliche Lastzüge geeignet wären. Jedoch sind die Parkbuchten mit einer Breite von weniger als drei Metern nicht auf Lkw-Maße ausgelegt. Folglich ragen die parkenden Lkw auf Geh- oder Fahrweg. Insbesondere auf der Rotterdamer Straße führt dies zu Problemen im Begegnungsverkehr. So berichten Speditionsunternehmen von kleinen Unfällen und abgefahrenen Außenspiegeln.

Die Parkbuchten auf den öffentlichen Straßen werden von den Lkw-Fahrern und Speditionen intensiv genutzt. Neben Fahrzeugen mit lokalen Kennzeichen stehen dort auch viele Lkw mit osteuropäischen Kennzeichen, deren Fahrer oftmals vor Ort übernachten. Hotspots sind in den Seitenstraßen, insbesondere in der Kopenhagener, Rotterdamer, Hamburger, Marseiller Straße und am südlichen Ende der Bliersheimer Straße. Dort sind regelmäßig über 90 Prozent der Parkbuchten mit Lkw und Anhängern belegt. Für die vielen Nacht- und Wochenendparker fehlt es hier jedoch an sanitärer Infrastruktur und Mülltonnen, was sich im öffentlichen Raum bemerkbar macht. Öffentliche Lkw-Parkplätze gibt es vor Ort nicht, jedoch eine geringe Anzahl an firmeneigenen Parkplätzen, die zum Teil auch außerhalb der Betriebszeiten offenstehen und teilweise über Chemietoiletten verfügen.

DUISBURG HOHENBUDBERG

In Duisburg Hohenbudberg hat sich die Situation nach der Eröffnung des Zugmaschinenparkplatzes an der Dahlingstraße in 2015 deutlich verbessert. In dem Bereich hatte es Probleme mit parkenden und campierenden Lkw gegeben. Dennoch sind die Parkbuchten und einzelne Firmenparkplätze entlang der Dahlingstraße sowie in den Seitenstraßen an den Wochenenden nach wie vor stark nachgefragt. Dort parken vornehmlich Fahrer mit Sattelzügen, die den Zugmaschinenparkplatz nicht nutzen können. Neben verstärkter Kontrollen vor Ort, angepasster Beschilderung und Markierung sorgen Sperrsteine dafür, dass Grünstreifen nicht mehr überfahren werden können. Es wurden außerdem zusätzliche Mülltonnen aufgestellt sowie in bestimmten Bereichen Halteverbote eingerichtet.





3,7 Mio.

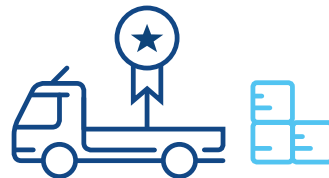
TEU WURDEN IM DUISBURGER
CONTAINERHAFEN 2016
INSGESAM UMGESCHLAGEN

→ Quelle: Duisburger Hafen AG

8,4%

DER SOZIALVERSICHERUNGSPFLICHTIG
BESCHÄFTIGTEN IN DUISBURG SIND 2016
IN VERKEHRS- UND LOGISTIKUNTERNEHMEN
ANGESTELLT

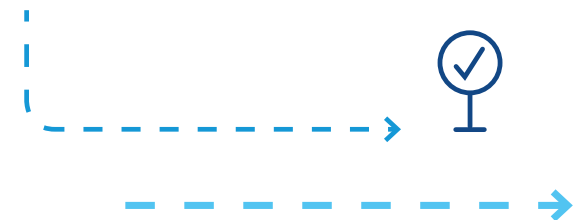
→ Quelle: Bundesagentur für Arbeit



34%

BETRÄGT DER ZUWACHS DER NEU ABGESCHLOSSENEN
AUSBILDUNGSVERHÄLTNISSE „FACHLAGERIST/IN“
AM NIEDERRHEIN 2016 IM VERGLEICH ZUM VORJAHR

→ Quelle: Niederrheinische IHK



11%

ALLER NEUEN KAUFMÄNNISCHEN
AUSBILDUNGSVERHÄLTNISSE WURDEN
2016 MIT SPEDITIONSKAUFLEUTEN UND
FACHLAGERISTEN/FACHLAGERISTINNEN
ABGESCHLOSSEN.

→ Quelle: Niederrheinische IHK



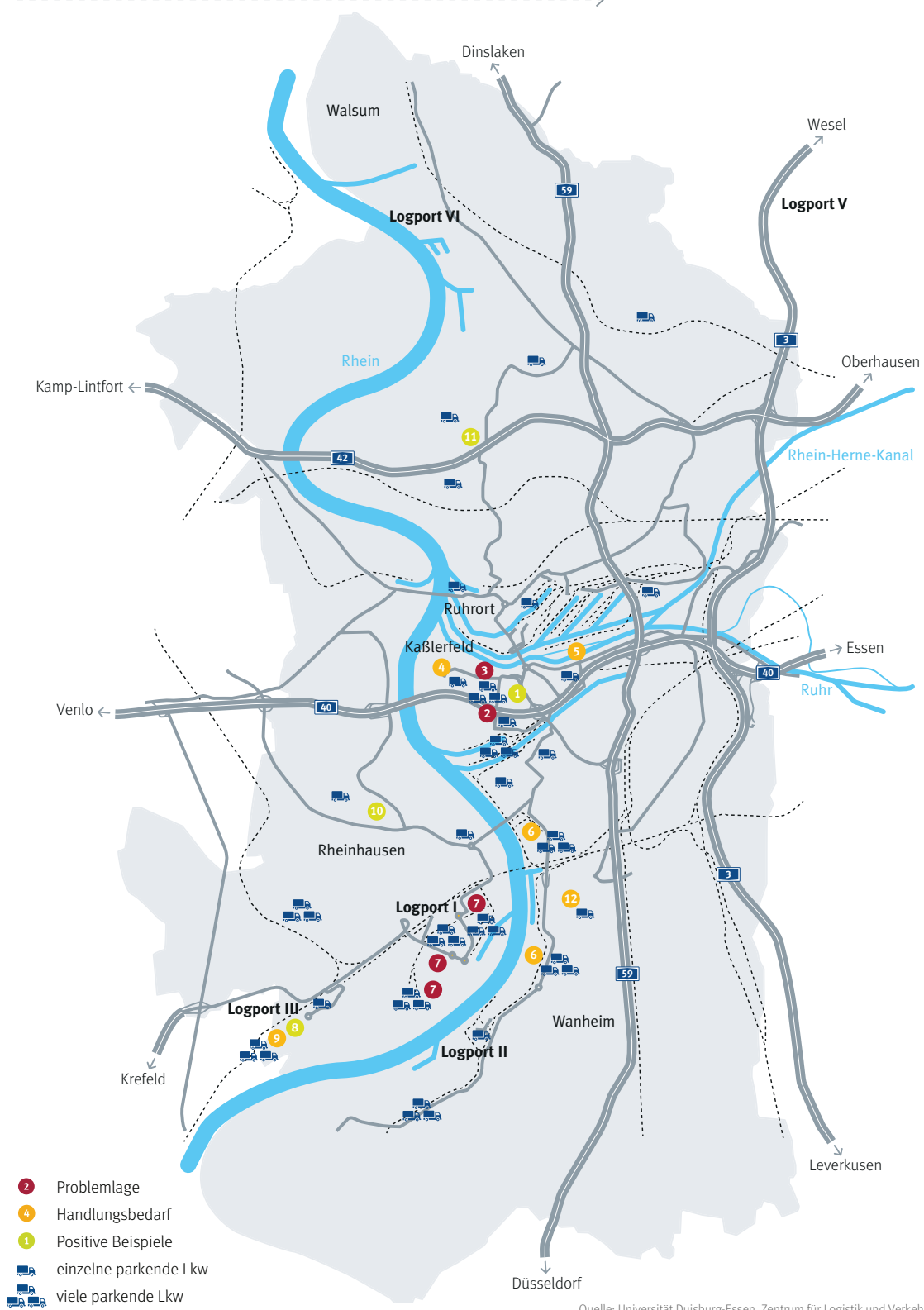
STANDORT

SITUATION VOR ORT

1 Total Autohof Kaßlerfeld	-- einziger Autohof auf Duisburger Stadtgebiet -- über Nacht und am Wochenende regelmäßig voll bis auf den letzten Meter -- Folge: Lkw parken außerhalb auf den angrenzenden (Seiten-) Straßen
2 Am alten Flugplatz	-- Lkw parken hier u.a. wenn der Autohof belegt ist -- Unternehmen beklagen Sachbeschädigung, zugeparkte Zufahrten und starke Vermüllung
3 Am Blumenkampshof / Kaßlerfelder Straße)	-- parkende Lkw beidseitig der Straße, Lkw ragen z.T. in die Straße hinein Folge: kein konfliktfreier Gegenverkehr möglich -- campierende Fahrer zu jeder Tages- und Nachtzeit, starke Vermüllung trotz aufgestellter Mülltonnen -- Beschwerden der Logistikbetriebe vor Ort
4 Am Blumenkampshof (Schleife)	-- vereinzelt parken Lkw am Wochenende auf der engen Fahrspur
5 Ruhrdeich	-- parkende/campierende Lkw-Fahrer auf dem Straßenbankett
6 Wörthstraße / Obere Kaiserswerther Straße	-- parkende Lkw (meist ohne Fahrer) auf der rechten Fahrspur stadtauswärts
7 Logport I	-- Hotspots in den Seitenstraßen, insbesondere Kopenhagener, Rottdamer, Hamburger, Marseiller Straße und am Ende der Bliersheimer Straße -- über 90 Prozent der Parkbuchten belegt, viele campierende Fahrer -- zum Teil starke Vermüllung, keine sanitären Anlagen -- Lkw ragen auf die Straße bzw. den Gehweg
8 Logport III Dahlingstraße	-- Zugmaschinenparkplatz bietet auf 6.000 m² Fläche Platz für ca. 65 Zugmaschinen -- gut besucht, umzäunt, bewacht -- ausgestattet mit WC- und Duschanlage für Fahrerinnen und Fahrer -- einige Fahrer parken/übernachten auf einem benachbarten Firmenparkplatz
9 Parkbuchten, Dahlingstraße	-- trotz des Zugmaschinen-Parkplatzes parken viele Fahrer weiterhin in den Parkbuchten -- einzelne Anwohner und Gewerbetreibende schützen ihre Parkbuchten und Zufahrten mit Sicherheitsband
10 Hochstraße	-- ein dortiger Lebensmittellogistiker stellt seinen ortsfremden Fahrern einen umzäunten, bewachten Parkplatz mit sanitären Anlagen (Toilette und Duschen) zur Verfügung
11 Hubertusstraße	-- zukünftiger thyssenkrupp Steel Europe Lkw-Parkplatz (in Bau)
12 Düsseldorfer Str.	-- Supermarkt hat bisher parkende Lkw auf seinem Kundenparkplatz geduldet -- aufgrund von Beschwerden der Anwohner wurden nun Parkverbotsschilder aufgestellt



BEISPIELE FÜR BEST PRACTICES UND HOT SPOTS IN DUISBURG



Quelle: Universität Duisburg-Essen, Zentrum für Logistik und Verkehr



➤ HANDLUNGSBEDARF IN DEN KREISEN KLEVE UND WESEL



Die ruhenden Verkehre sind kein spezifisches Duisburger Thema. Auch in den Kreisen Kleve und Wesel gibt es an einzelnen Standorten Handlungsbedarf, insbesondere in der Nähe der Logistikstandorte. Im Folgenden wird die aktuelle Situation einzelner Gemeinden kurz dargestellt.



„An unseren Hafenstandorten Emmelsum und Wesel haben wir kein Flächenproblem. Für uns ist es wichtig, im Rahmen unserer Ansiedlungen bereits frühzeitig an Konzepte auch für den ruhenden Verkehr und somit die parkenden Lkw zu denken und mit entsprechenden Flächen zu planen. Damit machen wir perspektivisch auch unseren Standort attraktiver.“

Andreas Stolte
Geschäftsführer,
DeltaPort
GmbH & Co. KG

KREIS KLEVE

In den meisten Gemeinden verbringen zwar einzelne Fahrer ihre Ruhezeiten auch auf dem Stadtgebiet bzw. in Gewerbegebieten. Durch gezielte Kontrollen des Ordnungsamts konnten potenzielle Konflikte jedoch schnell gelöst werden, so etwa in Kalkar und Issum. In Straelen zeichnet sich aktuell Handlungsbedarf in der Nähe der A40 ab, insbesondere im Gewerbegebiet Gartenbauwirtschaft.

Nach Emmerich am Rhein weichen v.a. an den Wochenenden Fahrer aus, die auf der A3 keinen Stellplatz mehr finden: Daher wird aktuell an der Fackeldeysteße und an der Stadtweide von Konflikten berichtet. Um die Diskussion zu begleiten, hat die Stadt Emmerich 2017 einen Runden Tisch zu diesem Thema eingerichtet. Am Tisch saßen Vertreter der Stadt, der Wirtschaftsförderung, des Bauhofes und örtliche Logistikunternehmen und Verloader. Ziel der Gespräche war u.a. einen Überblick über den aktuellen Sachstand zu bekommen und lokale Ursachen für das „Wildparken“ zu identifizieren. Der Runde Tisch förderte bereits einige Best Practices zu Tage. So ermöglichen viele Unternehmen in Emmerich den meist osteuropäischen Fahrern z. B. die Nutzung von sanitären Anlagen auf dem Werks- gelände.

KREIS WESEL

Im Kreis Wesel zeichnet sich ein sehr ähnliches Bild: Hier entsteht ebenfalls in den Straßen und Gewerbegebieten in der Nähe von Logistikstandorten zunehmend Handlungsbedarf. So gibt es in Wesel, Hünxe, Schermbeck, Rheinberg und Neukirchen-Vluyn Beschwerden über parkende Lkw, zumeist da Müll nicht ordnungsgerecht von den Parkflächen entfernt wird.

In der Stadt Wesel verbringen zwar einige Fahrzeugführer ihre Ruhezeiten auf nicht dafür vorgesehenen Stellflächen, insbesondere in Hafennähe stellt dies aber bislang kein gravierendes Problem dar. Dennoch beobachtet die Stadt beispiels-



weise die Situation an der Rudolf-Diesel-Straße, die morgens teilweise vermüllt ist. Bislang wurden hier noch keine konkreten Maßnahmen unternommen.

Gespräche zwischen Stadt und Logistikunternehmen laufen dagegen in Rheinberg: Hier kommt es am Logistikzentrum Minkeldonk zur Hochsaison (insbesondere vor Weihnachten) zu innerörtlichen Verkehrsproblemen und Rückstau aufgrund parkender Lkw auf den Zufahrtsstraßen zu den lokalen Logistikbetrieben. Auch der nahegelegene Autohof verschafft keine Entlastung.

In der Gemeinde Schermbeck nehmen die Klagen über zugeparkte Straßen im Gewerbegebiet ebenfalls zu. Zunehmend werden zudem die Flächen auf den Parkplätzen an der A31/Abfahrt Dorstener Straße von Lkw genutzt. Für den Zulieferverkehr mit Frischware für Gewerbebetriebe fehlt in den frühen Morgenstunden geeigneter Parkraum bzw. Rückstauraum.

In Hünxe entsteht derzeit ein Bedarf im Industrie- und Gewerbepark Hünxe (Werner-Heisenberg-Straße und Nachbarstraßen). Wo die Lkw herkommen, wird derzeit geprüft. Die Gemeinde beabsichtigt, dort WCs und Mülleimer aufzustellen.

Im Gewerbepark Süd in Neukirchen-Vluyn kommt es ebenfalls zu Beschwerden. Obwohl 2011 der neue Rastplatz Neufelder Heide an der A40 errichtet wurde und regulatorische Maßnahmen wie Parkverbote und Kontrollen durch das Ordnungsamt ergriffen wurden, bestehen die Probleme vor Ort fort.

Auch vor den Werkstoren eines Technologieunternehmens in Voerde stauen sich morgens die Lkw. Die Werkstore öffnen um 7 Uhr für den Lkw-Verkehr. Daher parken und übernachten viele Lkw-Fahrer in der Zufahrtsstraße, um morgens rechtzeitig am Tor zu stehen. Das Unternehmen plant daher einen Parkplatz in Nähe des Werktores (aus)zubauen.

In den anderen Gemeinden und Städten im Kreis Wesel steht entweder ausreichender Parkraum in Gewerbegebieten zur Verfügung (etwa in Dinslaken) oder die Probleme konnten durch Maßnahmen des Ordnungsamts und neu eingerichtete Parkverbotszonen eingedämmt werden (z. B. in Hamminkeln und Moers).



FAZIT

Insgesamt hat der Überblick über die Situation in Duisburg, im Kreis Kleve und im Kreis Wesel gezeigt, dass es an vielen Logistikstandorten zunehmend Handlungsbedarf für den ruhenden Straßengüterverkehr gibt. Meist befinden sich die Hot Spots in den Zufahrten von Gewerbegebieten. Beschwerden entstehen vor allem im Zusammenhang mit falsch abgestellten Lkw, die Einfahrten oder Straßen blockieren, oder über eine fehlende Müllentsorgung. Viele Kommunen in der Region haben bereits erste Maßnahmen ergriffen, beispielsweise häufigere Kontrollen durch das Ordnungsamt oder neu aufgestellte Mülleimer. Dadurch konnten die Konflikte an einigen Standorten bereits entschärft werden. An anderen besteht allerdings weiterhin Handlungsdruck.

02

ANFORDERUNGEN DER AKTEURE



„Am Standort Duisburg wickeln wir die Distributionslogistik für hochsensible Waren ab, beispielsweise aus der Tabak- und Elektronikindustrie. Daher gelten für unsere Transporte sehr hohe Mindestsicherheitsanforderungen, die natürlich auch für parkende Fahrzeuge gelten. Eine soziale und sanitäre Infrastruktur für Lkw-Fahrer ist auch eine soziale Verantwortung gegenüber den Fahrern, aber auch den Anwohnern und Angestellten der Logistik-Betriebe vor Ort. Das können wir nur gemeinsam angehen.“

Volker Sauerborn
Geschäftsführer,
Kühne + Nagel (AG & Co.) KG



DIE FAHRZEUGFÜHRER



Die Fahrer der Lkw sind direkt und unmittelbar von den Kapazitätsproblemen des ruhenden Straßengüterverkehrs betroffen. Wenn Fahrer die gesetzlich vorgeschriebenen Lenk- und Ruhezeiten nicht einhalten können, müssen sie mit Strafen rechnen – für sich persönlich und für ihren Arbeitgeber. Dabei planen Speditionen und Fahrer durchaus genug Zeit ein, um einen adäquaten Stellplatz für ihre Fahrzeuge zu finden. Jedoch sind Rastplätze und Autohöfe entlang der Bundesautobahnen regelmäßig in den Abendstunden und am Wochenende überfüllt und flächendeckende Echtzeitangaben über die Auslastung sind noch nicht verfügbar.

Unaufmerksamkeit bzw. Übermüdung zählen zu den Hauptgründen für Lkw-Unfälle. Stellen die Fahrer die Lkw in den Zufahrten von Rastanlagen, auf dem Standstreifen der Autobahn, in Einfahrten von Gewerbegebieten oder innerstädtisch auf scheinbar weniger befahrenen Straßen ab, steigt auch die Unfallgefahr – mit teils lebensgefährlichen Folgen für die Fahrer und andere Verkehrsteilnehmer.

ATTRAKTIVITÄT DES BERUFES „BERUFSKRAFTFAHRER“

Die mangelnde Versorgungssituation der Fahrer trägt auch dazu bei, dass der Beruf des Lkw-Fahrers deutlich an Attraktivität verloren hat:

- **Mehrtägige Touren mit Übernachtungen im Lkw-Führerhaus**
- **Stress durch knappe Lieferzeiten**
- **lange Wartezeiten an den Be- und Entladestellen mit zum Teil fehlenden Versorgungsmöglichkeiten und sanitären Anlagen**
- **zum Teil mangelnde Wertschätzung und Anerkennung bei Kunden und Auftraggebern**
- **fehlende oder laute und unsichere Parkplätze**
- **ein Mangel an medizinischer Versorgung und Erholungsmöglichkeiten**



Als Hauptursachen für den zunehmenden Fachkräftemangel in Branche identifizieren die Spediteure in einer Befragung des TÜV Rheinland 2012 die unattraktiven Arbeitsbedingungen, die hohen Kosten des Führerscheins sowie mangelnde Anerkennung in der Gesellschaft⁵. So stieg die Zahl offener Stellen für Berufskraftfahrer laut Bundesagentur für Arbeit in den letzten fünf Jahren auf rund 16.000 und damit um 44 Prozent an. Die demografische Entwicklung wird diesen Trend in den kommenden Jahren weiter verstärken: Rund ein Drittel der Berufskraftfahrer wird laut einer aktuellen Studie des Bundesamts für Güterverkehr (BAG) in den nächsten 15 Jahren altersbedingt ausscheiden⁶. Dem stehen nur 2,6 Prozent Kraftfahrer unter 25 Jahren gegenüber. Beide Zahlen weichen stark vom Durchschnitt aller Berufsfelder ab.

Viele Transportunternehmen sehen den anhaltenden Fahrmangel als eine der größten Herausforderungen für ihre weitere Geschäftsentwicklung. Wettbewerb findet in der Transportbranche zumeist über den Preis statt. Daher sehen viele Transportunternehmen wenig Spielraum, den Fahrern bessere Konditionen anzubieten, da insbesondere die osteuropäischen Speditionen und Fahrer mit niedrigeren Preisen im Markt vertreten sind. Doch auch für die osteuropäischen Fahrer werden die Arbeitsbedingungen in Deutschland zunehmend unattraktiver.



⁵ TÜV Rheinland (2012): Berufskraftfahrermangel – Wer fährt die Trucks von morgen?

⁶ Bundesamt für Güterverkehr (BAG) (2015): Marktbeobachtung Güterverkehr – Auswertung der Arbeitsbedingungen in Güterverkehr und Logistik 2015-I



EINSCHÄTZUNG DER LKW-FAHRER ZU PARKMÖGLICHKEITEN IN DER REGION

Um mehr über die Sorgen, Bedürfnisse und Erwartungen der Fahrer zu erfahren, wurde im Rahmen des Projekts „Der Niederrhein, ein sicherer Logistikstandort“ eine Umfrage unter Fahrzeugführern in Duisburg und am Niederrhein durchgeführt. Dazu wurden im Februar 2017 insgesamt 89 Lkw-Fahrer an Logistikstandorten, Autohöfen und vereinzelten Rastplätzen per Fragebogen persönlich befragt. Die Fahrer sprachen hauptsächlich Deutsch, daher ist die Umfrage nicht repräsentativ für alle Fahrer am Standort. Dennoch vermitteln die Ergebnisse einen klaren Eindruck von der Situation der Lkw-Fahrer. Der erste Teil der Befragung konzentriert sich auf die Anforderungen, die die Fahrzeugführer an Lkw-Stellplätze stellen. Im zweiten Teil geht es in erster Linie darum, welchen Einfluss die Betriebsabläufe auf den Bedarf nach Parkraum haben.

Die meisten der befragten Fahrer kehren über das Wochenende zurück an ihren Wohnort. Nur jeder fünfte Fahrer ist länger als fünf Tage unterwegs. Dabei übernachten sie hauptsächlich in den Fahrer cabins. Nur wenigen Lkw-Fahrern werden Parkmöglichkeiten auf dem Unternehmensgelände angeboten. Innerorts steuern die Fahrer daher insbesondere Gebiete an, die in der Nähe des Lieferorts liegen, d.h. vornehmlich Gewerbegebiete, Hauptstraßen und Tankstellen. **Dennoch finden sich in unmittelbarer Nähe der Lieferorte insgesamt zu wenige Parkmöglichkeiten.**

Mehr als die Hälfte muss mehr als 15 Kilometer weit fahren, um einen Parkplatz zu finden. Jeder vierte Lkw-Fahrer muss sogar regelmäßig mehr als 30 Kilometer entfernt vom Lieferort parken. So wird die Suche nach einem Stellplatz zur Lotterie. Nach 17 Uhr suchen 53 Prozent der befragten Fahrer im Durchschnitt 30 bis 60 Minuten nach einem Parkplatz, weitere 28 Prozent benötigen im Durchschnitt sogar über 60 Minuten. Die Suche nach Parkplätzen bedeutet für die Lkw-Fahrer beträchtliche zusätzliche Fahrzeiten – und damit verbunden mehr Kraftstoffverbrauch, Emissionen, Lärmbelastung und Stress.

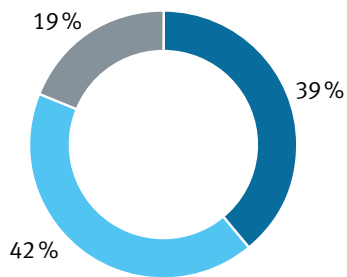
Neben dem eingeschränkten Parkplatzangebot ist ein Grund für die langen Parkplatzsuchen, dass die Fahrer nicht ausreichend über Parkmöglichkeiten informiert sind. So sind mehr als jedem zweiten Fahrer die innerstädtischen Parkmöglichkeiten nicht ersichtlich. Zudem werden spezielle Parkplatz-Apps bislang kaum genutzt. Zwar bieten bereits mehrere Portale die Möglichkeit, Lkw-Parkplätze auf Autohöfen im Voraus zu reservieren. Die geringe Bekanntheit und der geringe Nutzungsgrad deuten darauf hin, dass zum einen die Zahlungsbereitschaft für solche Dienste nicht vorhanden ist (eine Reservierung kostet ca. 3 Euro) und zum anderen das angebotene Netz noch zu dünn ist und der nächstgelegene, reservierbare Parkplatz häufig ebenfalls mit Umwegen und längeren Fahrtzeiten verbunden wäre.

58%

DER LKW-FAHRER SIND DIE INNERSTÄDTISCHEN
PARKMÖGLICHKEITEN NICHT KLAR ERSICHTLICH

→ Quelle: Universität Duisburg-Essen, Lehrstuhl für Transportsysteme und -logistik

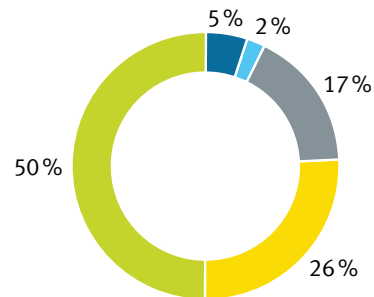
WIE VIELE TAGE PRO WOCHE ÜBERNACHTEN SIE AUF IHREN TOUREN?



Quelle: Universität Duisburg-Essen, Lehrstuhl für Transportsysteme und -logistik

■ 1-2 Tage ■ 3-4 Tage ■ mehr als 5 Tage

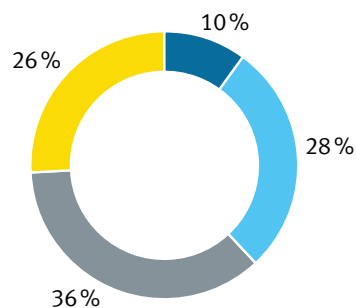
SO FERN MÖGLICH, WO PARKEN SIE AM HÄUFIGSTEN INNERORTS?



Quelle: Universität Duisburg-Essen, Lehrstuhl für Transportsysteme und -logistik

■ Unternehmensparkplatz ■ Wohngebiet ■ Hauptstraße
■ Tankstelle ■ Gewerbegebiet

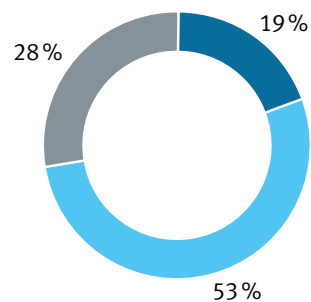
SIND AUS IHRER SICHT AUSREICHEND PARKMÖGLICHKEITEN IN NRW IM UMKREIS DES LIEFERORTES GEGEBEN?



Quelle: Universität Duisburg-Essen, Lehrstuhl für Transportsysteme und -logistik

■ in 5 km ■ in 6-15 km ■ in 15-30 km
■ mehr als 30 km

WIE VIEL ZEIT BENÖTIGEN SIE NORMALERWEISE IM DURCHSCHNITT ZUR PARKPLATZSUCHE ABENDS (NACH 17 UHR)?

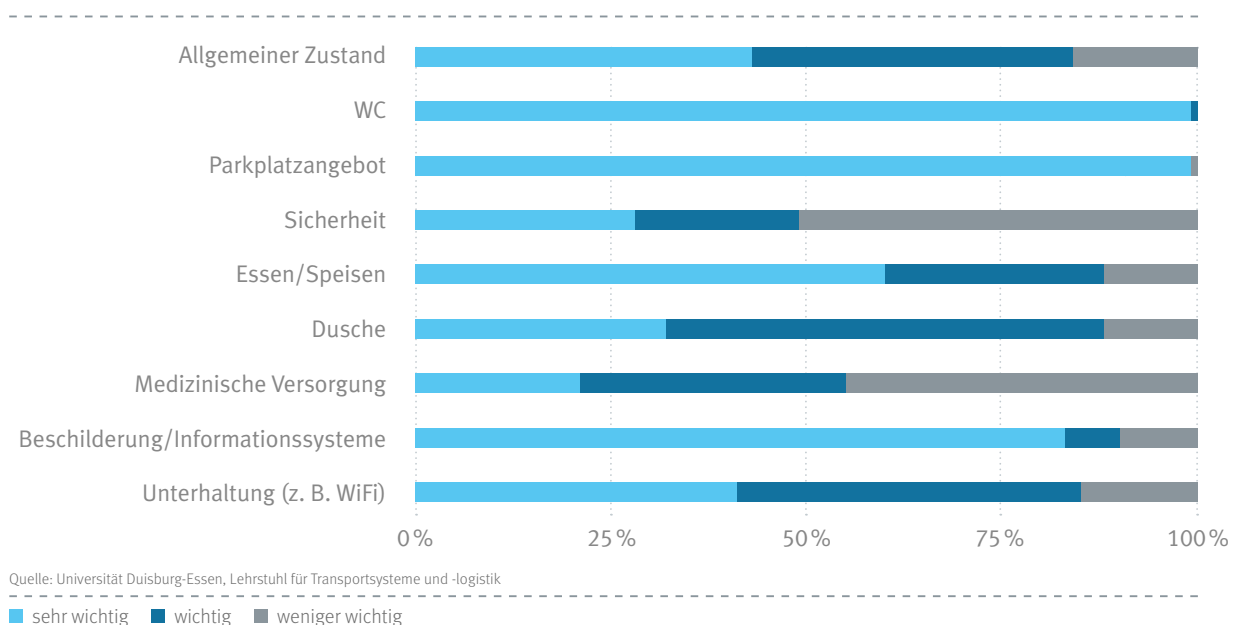


Quelle: Universität Duisburg-Essen, Lehrstuhl für Transportsysteme und -logistik

■ 0-30 min. ■ 30-60 min. ■ mehr als 60 min.



WAS DEN FAHRERN BESONDERS WICHTIG IST



Eine gute Beschilderung und Informationssysteme zählen auch zu den fünf Aspekten, die für die Fahrer insgesamt am wichtigsten sind. Noch wichtiger sind ein ausreichendes Parkplatzangebot und vorhandene sanitäre Anlagen.

WAS DEN FAHRERN AM WICHTIGSTEN IST:

1. Parkplatzangebot
2. WC
3. Beschilderung / Informationssysteme
4. Essen / Speisen
5. Unterhaltung / allgemeiner Zustand

Doch gerade diese Aspekte werden von den Fahrern innerorts deutlich schlechter bewertet als außerorts. Hier zeigt sich, dass die Parkmöglichkeiten in den Städten häufig nicht auf die Bedürfnisse der Fahrer ausgelegt sind. So ist das Angebot insgesamt inner- wie außerorts nicht zufriedenstellend. Das ist bei regelmäßigen Fahrzeiten für die Parkplatzsuche von bis zu 60 Minuten ein naheliegendes Ergebnis. Vor allem an Duschmöglichkeiten mangelt es. Im direkten Vergleich fallen aber insbesondere der Zustand der innerstädtischen Parkplätze sowie die sanitäre Ausstattung mit WC und Dusche noch einmal deutlich zurück. Dies erklärt sich auch damit, dass fast 70 Prozent der Fahrer innerorts primär auf Seitenstreifen parken. Bereits die Vor-Ort-Analyse hat gezeigt, dass diese Stellplätze unzureichend mit sanitärer Infrastruktur und Mülleimern ausgestattet sind.





DURCHSCHNITTliche BENOTUNG DER PARKPLÄTZE AUßERORTS UND INNERORTS IN SCHULNOTEN

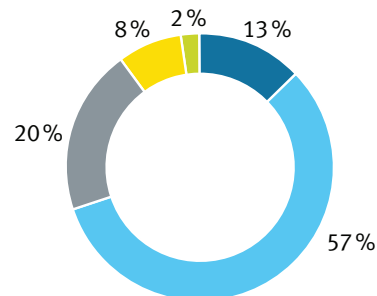
	Außerorts	Innerorts
Allg. Zustand	2,4	3,3
WC	2,4	3,4
Parkplatzangebot	3,9	4
Sicherheit	2,9	2,6
Essen/Speisen	2,5	2,1
Dusche	4	4,6
Medizinische Versorgung	4,3	2,2
Beschilderung/ Informationssysteme	2,7	3,3
Unterhaltung	3,2	2,9

Quelle: Universität Duisburg-Essen, Lehrstuhl für Transportsysteme und -logistik

Außerorts wird insbesondere die medizinische Versorgung als unzureichend eingestuft, was aufgrund der gegebenen Infrastruktur an Autobahnraststätten nicht verwundert. Allerdings stufen auch knapp 50 Prozent der befragten Fahrer diesen Aspekt als weniger wichtig ein.

Von den fünf wichtigsten Aspekten bekommen außerorts zwei keine gute Bewertung: Parkplatzangebot und Unterhaltung. Innerorts fällt das Urteil insgesamt noch schwächer aus: Von den wichtigsten fünf Aspekten werden vier als unzureichend bewertet. Lediglich das Speisenangebot wird für gut befunden.

BEKOMMEN SIE EIN ZEITFENSTER FÜR DIE ANFAHRT AN DAS ZU BELIEFERNDE UNTERNEHMEN ZUR BE- UND ENTLADUNG?



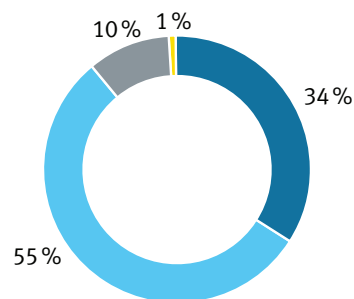
Quelle: Universität Duisburg-Essen, Lehrstuhl für Transportsysteme und -logistik

■ Immer ■ Oft ■ Manchmal ■ Selten ■ Nie

Im zweiten Teil der Befragung haben sich die Fahrer zu den Betriebsabläufen ihrer Auftraggeber und Kunden geäußert. So erhält ein Großteil der befragten Fahrer regelmäßig ein Zeitfenster für Lieferung oder Beladung von den anzufahrenden Unternehmen. Doch diese Pläne sind häufig für eine oder beide Seiten nicht haltbar. Zum einen besteht die Gefahr einer Verspätung des Fahrers bzw. des Lkw, zum anderen kann zu beladende Ware noch nicht bereitstehen.



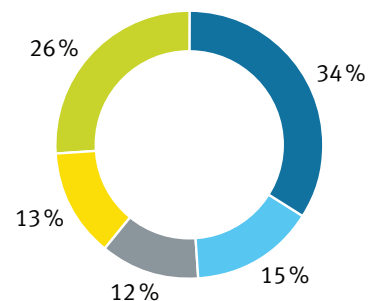
WIE LANG IST DIE WARTEZEIT TROTZ EINES ZEITFENSTERS BEI PÜNKTLICHER ANKUNFT ÜBLICHERWEISE?



Quelle: Universität Duisburg-Essen, Lehrstuhl für Transportsysteme und -logistik

■ unter 1 Stunde ■ mehr als 1 Stunde
■ mehr als 2 Stunden ■ mehr als 3 Stunden

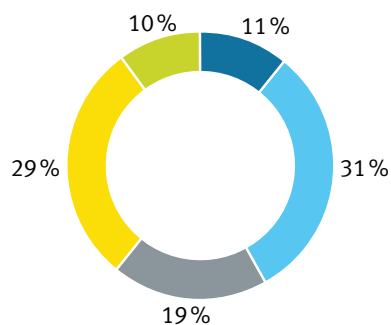
WAS SIND DIE HAUPTURSACHEN FÜR VERZÖGERUNGEN BEI ABWEICHUNGEN VON DER GEPLANTEN LIEFERZEIT?



Quelle: Universität Duisburg-Essen, Lehrstuhl für Transportsysteme und -logistik

■ Stau ■ Verzögerung durch vorherige Touren
■ Verschulden von Kunden
■ Verspätung durch Lenkzeitbeschränkung
■ Ungenauere Disposition der eigenen Firma

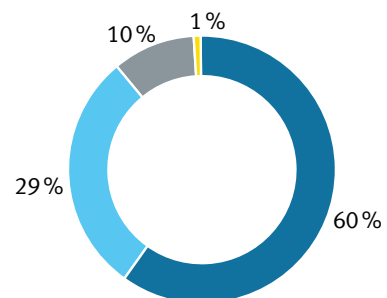
MELDEN SIE IHRE VORAUSSICHTLICHE ANKUNFTSZEIT BEIM ZU BELIEFERNDEN UNTERNEHMEN AN?



Quelle: Universität Duisburg-Essen, Lehrstuhl für Transportsysteme und -logistik

■ Immer ■ Oft ■ Manchmal ■ Selten ■ Nie

WIE LANGE KANN ES IN DER REGEL DAUERN, BIS SIE IHREN NÄCHSTEN TRANSPORTAUFTRAG BEKOMMEN?



Quelle: Universität Duisburg-Essen, Lehrstuhl für Transportsysteme und -logistik

■ 1/2 Tag ■ 1 Tag ■ 2 Tage ■ mehr als 2 Tage



Ebenfalls nicht außer Acht zu lassen ist, dass in dem vorgegebenen Fenster mehrere Ankünfte bei den Firmen und Terminals geplant sind. Summieren oder konzentrieren sich diese, hat dies genauso Verzögerungen und Verspätungen auf beiden Seiten zur Folge. Nur etwa ein Drittel der Fahrer hat geringere Wartezeiten als eine Stunde, ein weitaus größerer Teil muss bis zu zwei Stunden warten, bevor eine Anfahrt an die Laderampe bzw. zu der Position der Auftragsbearbeitung zugelassen wird.

Dies zeigt deutlich, dass selbst bei vorgegebenen Zeitfenstern kein reibungsloser Ablauf garantiert werden kann. Auch daher entsteht Bedarf nach nahegelegenen Parkraum, um die Wartezeit oder ggf. auch eine Übernachtung zu verbringen.

Auch wenn die Hälfte der Verzögerungen durch Stau oder vorherige Verspätungen zustande kommen, zeigt sich durchaus Potenzial für effizientere Prozesse. So melden nur 42 Prozent der Fahrer ihre tatsächliche Ankunftszeit an den Kunden. Die Fahrer selbst führen ein Viertel der Verspätungen auf ungenaue Disposition zurück, jede zehnte Verspätung lasten sie dem Kunden an. Auch wenn sich die Wartezeiten aufgrund der zahlreichen Unwägbarkeiten im Straßenverkehr niemals vollständig verhindern lassen werden, zeigt die genaue Betrachtung Potenzial für Verbesserung auf allen Seiten: bei Fahrern, Speditionen und Kunden.

Ein weiterer Grund für Parkraumbedarf in der Nähe der Logistikstandorte sind die teils sehr langen Wartezeiten bis zum nächsten Transportauftrag. Zwar erhalten 60 Prozent der Fahrer binnen eines halben Tages den nächsten Auftrag. Für den Rest sind aber längere Wartezeiten nach Belieferung oder Entladung die Regel. Hieran zeigt sich, dass auch nach dem Löschen der Ladung Wartezeiten entstehen können, für die Parkfläche gebraucht wird. Wartezeiten jenseits der gesetzlichen Pausen- und Ruhezeiten zu reduzieren, ist daher nicht nur eine Frage der Torabwicklung bei Ankunft der Fahrer, sondern berührt auch die Organisationsprozesse insgesamt.

Die Befragung der Lkw-Fahrer bestätigt, dass das Parkplatzangebot in Duisburg und am Niederrhein zu gering ist. Zusätzlich sind die vorhandenen Parkflächen häufig nicht ausreichend ausgestattet. Insbesondere innerorts sind die Parkflächen nicht auf die Bedürfnisse der Fahrer ausgerichtet. Zudem sind sie schwer aufzufinden, hier könnte die Information über Parkmöglichkeiten und die Beschilderung besser sein. Neben dem mengenmäßigen Angebot an Parkflächen ist den Fahrern auch die Ausstattung mit sanitärer Infrastruktur und ein Unterhaltungs- oder Freizeitangebot wichtig. Diese Aspekte könnten ebenso dazu beitragen, die Attraktivität des Berufes „Berufskraftfahrer“ zu verbessern.

Doch auch bei den Prozessen und der Torabwicklung liegt aus Sicht der Fahrer noch Verbesserungspotenzial. So nutzen zwar viele Unternehmen ein Zeitfenstermanagement. In der Realität sind diese Zeitfenster aber für beide Seiten – Fahrer und Verlader – oft nur schwer wie geplant einzuhalten. Obwohl es immer gewisse zeitliche Verzögerungen im Straßen-güterverkehr geben wird, deutet die Befragung Spielraum für Verbesserungen an. Hierzu kann zum einen eine bessere und konsequentere Kommunikation zwischen Fahrer und Kunden beitragen, zum anderen zeigt sich Potenzial bei Disposition und Abwicklung.





DIE VERLADER UND SPEDITEURE



Wie stark sich die Parkraumproblematik auf die Verlader auswirkt hängt von vielen Faktoren ab. Maßgeblich sind etwa:

- die Unternehmensgröße,
- die Zulieferer- und Kundenstruktur,
- die zu transportierenden Güter oder
- die vorhandenen Tor- und Ladungsabwicklungsprozesse

Während Hersteller von Klein- und hochwertigen Produkten wie z. B. Tabakwaren, Kosmetika, Elektronikartikel, Werkzeuge oder Verlader aus der Chemieindustrie sehr hohe Anforderungen an sichere und geeignete Parkplätze stellen, haben Verlader aus der Stahlindustrie geringeren Bedarf nach sicheren Parkplätzen. Das liegt auch daran, dass Stahlprodukte per Lkw meist eher über kurze Distanzen (bis zu 150 Kilometer) transportiert werden und aufgrund von Größe, Gewicht und Beschaffenheit kein vorrangiges Ziel für Diebstähle darstellen.

Für die lokalen Unternehmen sind die ruhenden Lkw-Verkehre auch ein Image-Thema: Werden die negativen Folgen des ruhenden Schwerlastverkehrs mit den lokalen Betrieben in Verbindung gebracht, leidet darunter auch die Akzeptanz für die Wirtschaftsverkehre insgesamt. Je mehr die anliegende Wohnbevölkerung sich durch die Lkw gestört fühlt, desto mehr Schwierigkeiten wird es auch insgesamt im Nebeneinander von Wohnbevölkerung und Gewerbe vor Ort geben. Auch deswegen möchten viele Gewerbetreibende das „wilde Parken“ vor ihren Werkstoren einschränken, um insbesondere übernachtende Transitfahrer vom Parken in den Gewerbegebieten abzuhalten.

Verlader aus der Region setzen zum Teil bereits unternehmenseigene Lösungen für ruhende Verkehre um. Die Umsetzung wird jedoch regelmäßig durch lange Planungszeiten und Genehmigungsverfahren bei der öffentlichen Hand verzögert. Mit Blick auf mögliche Beschilderungen von Routen entlang der Autobahnen zu Werkstoren und Stellplätzen besteht ebenfalls Handlungsbedarf. Auch bei Betrachtung der Verladerseite zeichnet sich also ein Bedarf nach mehr Informationen und besserer Beschilderung ab.

SICHERHEIT DER LADUNG

Das Risiko von Frachtdiebstählen hat in den vergangenen Jahren zugenommen. So geht das Landeskriminalamt Niedersachsen (LKA) von rund 200.000 Frachtdiebstählen in Deutschland pro Jahr aus.⁷ Regionale Schwerpunkte für Frachtdiebstahl sind laut Bundesamt für Güterverkehr (BAG) Grenzregionen, das Umland großer Häfen und Autobahnen des Transitverkehrs insbesondere im West-Ost-Verkehr. Die NRW-Autobahnen A2 und A3 im Ruhrgebiet werden vom BAG explizit als Brennpunkte für Ladungs- und Lkw-Diebstahl genannt. Auch der Versicherer KRAVAG und der Transport-sicherheitsverband Transport Asset Protection Association (TAPA) bestätigen, dass NRW besonders von Ladungsdiebstählen betroffen ist. Rund jeder vierte Ladungsdiebstahl in Deutschland wird demnach in NRW verübt.⁸

Laut Transportversicherer KRAVAG sind zudem in 45 Prozent der Fälle Großunternehmer aus der Transportbranche betroffen.⁹ Einer der Gründe für den beobachteten Anstieg in den vergangenen Jahren sind die verschärften Sicherheitsvorkehrungen auf den niederländischen Parkplätzen und Raststätten. Dadurch hat sich die Ladungskriminalität teilweise nach Deutschland verschoben.¹⁰

⁷ LKA Niedersachsen (2013): Transportgefahren aktiv verringern

⁸ Transported Asset Protection Association (2014): 2013 IIS Annual Report

⁹ KRAVAG Kompetenzzentrum Straßenverkehrsgewerbe und Logistik (2017): Ladungsklau vom Lkw: So bremsen Sie die Planenschlitzer aus

¹⁰ Verband Verkehrswirtschaft und Logistik Nordrhein-Westfalen e.V.



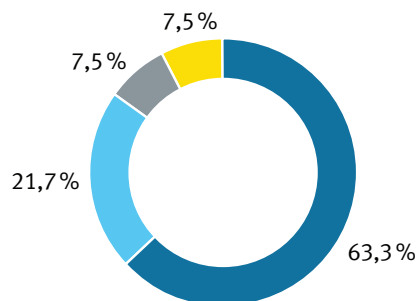
Mittlerweile raten die Versicherungen den lokalen Unternehmen, bestimmte Parkplätze in der Region zu meiden. Das gilt beispielsweise für Teile von Duisburg, aber auch für Wesel, Moers und die Grenze nach Venlo. Die Versicherungen empfehlen, vermehrt Betriebsgelände von Kooperationspartnern oder private Autohöfe mit tagheller Beleuchtung zum Parken aufzusuchen. Hier sei das Risiko deutlich niedriger.

Auch Rückmeldungen von Unternehmensexperten, die im Rahmen des Projekts „Der Niederrhein, ein sicherer Logistikstandort“ interviewt wurden, bestätigen diese Sorgen: So berichtet ein Unternehmensvertreter von mehreren professionell durchgeführten Übergriffen auf Lkw-Ladungen in der Region. Die Parkplätze in der Region könnten die gesteigerten Sicherheitsanforderungen bislang zumeist nicht erfüllen.

Mehr als 60 Prozent der von der TAPA registrierten Ladungsdiebstähle ereigneten sich auf ungesicherten Lkw-Parkplätzen. Aber auch auf privaten Betriebsgeländen kommt es zu Ladungsdiebstählen, überproportional an Wochenenden.¹¹ Die Diebesbanden schlagen meist zu dunklen Tageszeiten zu. Durch ein in die Lkw-Plane geschlitztes Loch wird die Ladung inspiziert. Ist die Ware interessant und leicht transportierbar, dauert die Entwendung meist nur wenige Sekunden. Der Abtransport erfolgt mit Kleintransportern und Lastern.

Besonders betroffen von der Ladungskriminalität sind Güter, die einen nennenswerten Marktwert besitzen, einen breiten Abnehmerkreis finden und in tragbaren Formaten und Gewichten vorhanden sind. Die Täter entwenden daher bevorzugt Elektronikartikel, Baumaterial, Werkzeuge, Haushaltsgeräte, Möbel oder Kleidung. Aber auch Treibstoff und ganze Transporteinheiten werden zunehmend gestohlen.¹²

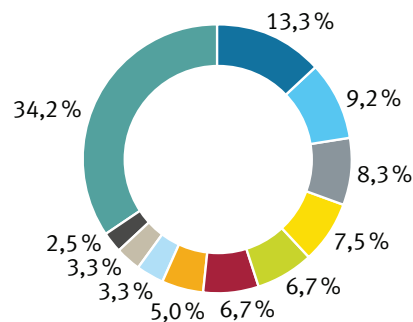
GEMELDETE TATORTE VON DIEBSTÄHLEN IM TRANSPORTBEREICH IM JAHR 2015



Quelle: TAPA 2015 IIS Annual Report

■ Parkplätze ■ Betriebsgelände ■ Unterwegs
■ Unbekannt

GEMELDETE GESTOHLENE GÜTERGRUPPEN IN DEUTSCHLAND IM JAHR 2015



Quelle: TAPA 2015 IIS Annual Report

■ Computer, Laptops ■ Baumaterial, Werkzeuge
■ Haushaltsgeräte, Möbel ■ Kleidung ■ Nahrungsmittel
■ Metall ■ Kosmetik, Hygieneartikel ■ Autoteile
■ Spielzeug ■ Tabak ■ Sonstiges

¹¹ Bundesamt für Güterverkehr (BAG) (2016):

Marktbeobachtung Güterverkehr – Diebstähle im Transportbereich

¹² Bundesamt für Güterverkehr (BAG) (2016)



300 Mio.

**EURO BETRÄGT DER GESCHÄTZTE
SCHADEN DURCH LADUNGSDIEBSTAHL
IN DEUTSCHLAND PRO JAHR**

→ Quelle: Gesamtverband der Deutschen Versicherer

Der Gesamtverband der Deutschen Versicherer (GDV) schätzt den Schaden durch Ladungsdiebstahl in Deutschland auf 300 Mio. Euro jährlich. Folgekosten durch Störungen in der Lieferkette, Neuproduktion und Transport zum Kunden sind hierbei noch nicht berücksichtigt. Die Dunkelziffer wird deutlich höher liegen, da ein Großteil der Schäden nicht gemeldet bzw. Ladungsdiebstahl laut des BAG in der polizeilichen Kriminalstatistik nicht gesondert erfasst wird.¹³

Der Schaden je Planenschlitzer-Diebstahl beläuft sich einer Studie der Hochschule Bremerhaven und des Transportversicherers KRAVAG zufolge auf durchschnittlich rund 3.550 Euro. Er fällt damit unter die Selbstbeteiligung der Unternehmen, die meist bei 4.000 Euro beginnt. Auch um einen Reputationsverlust zu vermeiden, sehen Unternehmen daher häufig von einer Schadensmeldung ab. Für den Diebstahl von Treibstoff liegen die direkten Kosten des Schadens bei 500 bis 1.000 Euro. Doch häufig sind teure Reparaturen (1.500 bis 2.000 Euro) und zusätzliche Säuberungskosten von bis zu 5.000 Euro zur Beseitigung des ausgelaufenen Treibstoffs notwendig.¹⁴

Nach Angaben des LKA Niedersachsen werden bei jedem fünften Vorfall auch Fahrer tätlich angegriffen oder ausgeraubt.¹⁵

Das LKA Niedersachsen hat Informationen und Checklisten für Unternehmen, Disponenten und Fahrer auf seiner Webseite veröffentlicht:
www.lka.polizei-nds.de/praevention/eigentum

¹³ Bundesamt für Güterverkehr (BAG) (2016)

¹⁴ KRAVAG Kompetenzzentrum Straßenverkehrsgewerbe und Logistik (2017); Bundesamt für Güterverkehr (BAG) (2016)

¹⁵ LKA Niedersachsen (2013): Informationen für Fahrer; Bundesamt für Güterverkehr (BAG) (2016)

KOMMUNEN UND BEVÖLKERUNG

Auch Kommunen stellen Kapazitätsengpässe im ruhenden Straßengüterverkehr vor Herausforderungen. Wenn Lkw auf der Suche nach Parkflächen abseits der Autobahnen durch Wohn- und Gewerbegebiete fahren oder in diesen parken, verursacht das etwa erhöhte Emissionen an Lärm, Feinstaub und Klimagasen. So kommt es vor, dass Fahrer ihre Dieselmotoren laufen lassen, um Heiz- oder Kühlaggregate, Klimaanlage und Heizungen betreiben zu können. Auch auf Lkw-Parkplätzen und Raststätten sind Lademöglichkeiten für Elektroaggregate noch nicht die Regel.

Eine weitere Herausforderung stellen die Hinterlassenschaften von campierenden Lkw-Fahrern für Unternehmen und Kommunen dar. Da Toilettenanlagen und Mülleimer häufig am Straßenrand fehlen, nutzen die Fahrer Grünanlagen rechts und links der Straßen. Wie die Berichte aus der Region zeigen, reagieren Kommunen und betroffene Unternehmen und lassen an neuralgischen Standorten Mülleimer aufstellen. Dennoch leidet darunter nicht zuletzt die Attraktivität von Standort oder Stadtviertel.

Dies stellt eine nicht zu unterschätzende Gefahr für die Akzeptanz von Straßengüterverkehren in der Bevölkerung dar. Als Beispiel seien die Aktivitäten der Bürgerinitiative „Keine Lkw's in Friemersheim“ (www.logport-4.de) genannt, die sich gegen parkende und durchfahrende Lkw in Duisburg Friemersheim stark gemacht hat.

Viele Kommunen in der Region haben daher reagiert und kontrollieren verstärkt, ob Parkverbote und Lärmrichtlinien in Wohngebieten eingehalten werden – mit entsprechenden Sanktionen. Jedoch bewegen sich die Bußgelder auf einem niedrigen Niveau. Gleichzeitig ist der Ermessensspielraum für Ordnungsämter hoch, z. B. wenn es einzuschätzen gilt, ob das Laufenlassen des Motors „unnötig“ ist.



„Die Lage von Parkflächen ist der Knackpunkt: Sie müssen für den Fahrer lukrativ sein, aber gleichzeitig muss auch der Schutz der Anwohner und Gewerbetreibenden berücksichtigt werden. In NRW werden grundsätzlich zu wenige Gewerbeflächen ausgewiesen. Die Gewerbefläche ist mithin zu wertvoll, um sie als Parkplatz zu nutzen.“

Rainer Weiß

Projektmanager Logistiknetzwerk,
Kreis Wesel, EntwicklungsAgentur
Wirtschaft

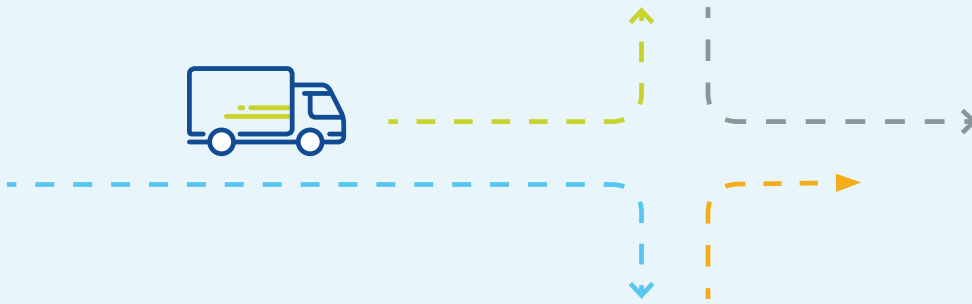
03

➤ DIE HANDLUNGS- EMPFEHLUNGEN



„Wir stellen unser Torabwicklungssystem bis Mitte 2018 schrittweise neu auf. Das erhöht die Sicherheit auf unserem Werkgelände und bringt kürzere Durchlaufzeiten für die Lkw-Fahrer. Hierbei helfen unter anderem Check-in-Terminals und ein digitaler Torkontrollschein. Um die Aufenthaltsdauer bei der Einfahrt zu verkürzen, sollen Fahrer künftig auch an unserem neuen Rastplatz an der Hubertusstraße die Möglichkeit haben, sich einzuchecken. Um alle Beteiligten, Spediteure wie Fahrer, rechtzeitig über die aktuelle Verkehrssituation an unserem Standort zu informieren, investieren wir umfassend in eine zeitgemäße und verständliche Kommunikation.“

Ulrike Höffken
Leiterin Logistik,
thyssenkrupp Steel Europe AG



DIE PALETTE DER HANDLUNGSOPTIONEN IST GROSS

Die Vor-Ort-Untersuchungen sowie Gespräche mit Fahrern, Unternehmen und Kommunen haben gezeigt, dass viel Handlungsbedarf in der Region besteht. Im Rahmen von drei Workshops und begleitenden Expertengesprächen und Recherchen wurden Handlungsempfehlungen diskutiert, analysiert und bewertet.

Die Palette der Handlungsoptionen ist groß und gliedert sich in vier Kategorien:

- **Anreize und regulatorische Maßnahmen**
- **Organisatorische Maßnahmen**
- **Investive Maßnahmen**
- **Analytische Methoden**

Bereits kleine Maßnahmen können punktuell große Wirkung zeigen und die Situation kurzfristig verbessern. Diese Lösungen setzen nachfrageseitig an: Durch Beschilderung und Information, die Gestaltung des Parkraums, regelmäßige Reinigung der Parkflächen, Sicherheitsmaßnahmen und Kommunikation zwischen den Gewerbetreibenden kann die Aufenthaltsituation verbessert und der parkende Verkehr effizienter gesteuert werden. Gezieltes Parkraummanagement und restriktive Maßnahmen können dazu beitragen, Parkplatz- und Reinigungskosten zu internalisieren.

Damit ortsfremde Lkw-Fahrer die Parkplätze finden, müssen Informationen über verfügbare Stellplätze kommuniziert werden. Smarte Technologien können helfen, Parkplätze leichter auffindbar zu machen und zugleich bestehende Stellplatz-Kapazitäten intelligent zu nutzen. Hierfür sind (intelligente) Parkleitsysteme ebenso denkbar wie die Vernetzung mit bereits vorhandenen Parkplatz-Apps.

Ebenso sind zahlreiche Ansätze vorhanden, die bestehenden Parkflächen effizienter zu nutzen, z. B. durch die Freigabe von Pkw-Parkflächen für den Schwerlastverkehr oder durch Shared Parking-Konzepte. Diese Ansätze sind insbesondere für Städte und Gemeinden mit eingeschränktem Flächenangebot interessant.

Verkehere zu steuern und über freie Parkflächen zu informieren, ist nur erfolgsversprechend, wenn auch genügend Parkraum vorhanden ist, zu dem die ruhenden Verkehere gesteuert werden können. Im Rahmen der durchgeführten Untersuchungen wurde deutlich, dass es in den Kommunen oftmals an adäquaten Stellflächen für Lkw mangelt. Wesentliche Gründe sind zum einen, dass Kommunen und Unternehmen nicht genügend geeignete Flächen bereitstellen können oder geeignete Grundstücke anderweitig und produktiver genutzt werden sollen. Zum anderen findet sich nur dann ein privater Betreiber für einen Lkw-Parkplatz, wenn bestimmte Faktoren wie Fläche und Nachfrage einen wirtschaftlichen Betrieb ermöglichen. Kommunen und Kreise können aber durchaus die Spielregeln mitgestalten, unter denen es für Unternehmen und Betreiber von Lkw-Parkplätzen attraktiver wird, Stellflächen bereitzustellen.

Doch wie sollte ein idealer Lkw-Parkplatz für den Raum Duisburg aussehen, welche Kriterien müssen berücksichtigt und welche Services sollten angeboten werden? Um diese Frage zu beantworten, bedarf es eine Unterscheidung nach Fahrergruppen und ihren Ansprüchen. So benötigen ortsansässige Fahrer, die im Nahverkehr tätig sind, in der Regel keine Lkw-Stellflächen mit zusätzlichen Serviceangeboten wie WC, Dusche oder Verpflegung. Für den Fernverkehr sieht der Bedarf natürlich anders aus. Mehr hierzu im Abschnitt [Investive Maßnahmen \(S. 49ff.\)](#)





IM FOLGENDEN SIND DIE HANDLUNGSOPTIONEN IM EINZELNEN DOKUMENTIERT:

ANREIZE UND RESTRIKTIVE MASSNAHMEN

→ Seite 39

- Beschilderung und Information
- Offene Kommunikation mit Fahrern und Spediteuren
- Einrichtung und Begleitung eines „Runden Tisches“
- Müllentsorgung und Pflege der Grünanlagen
- Sicherheit durch regelmäßige Polizeikontrollen und Kameras
- Lokales Parkraummanagement und Restriktion von Falschparkern

ORGANISATORISCHE MASSNAHMEN

→ Seite 43

- Kompaktparken
- Shared Parking
- Berücksichtigung von Lkw-Stellflächen bei der Ausweisung von Gewerbe- und Logistikparks
- Bedarfsorientierte Nutzung von Pkw-Parkplätzen
- Parkleitsysteme, Telematik, Parkplatzreservierung
- Optimierte Zuflusssteuerung

INVESTIVE MASSNAHMEN

→ Seite 49

- Firmenlösungen
- Öffentlicher Ausbau entlang der Bundesautobahnen
- Bewirtschafteter Parkplatz, Beispiel Autohof
- Sicherheitsparkplätze

ANALYTISCHE METHODEN

→ Seite 54

- Simulationsstudie
- Prozessanalyse mittels eines Prozessdiagramms

ANREIZE UND RESTRIKTIVE MASSNAHMEN

Die Analyse der Handlungsbedarfe hat gezeigt, dass Beschwerden über den ruhenden Straßengüterverkehr vor allem dann auftreten, wenn die parkenden Lkw nicht oder nur unzureichend gesteuert werden. Hier können verschiedene kostengünstige Maßnahmen ansetzen, die bereits kurzfristig Wirkung zeigen können.

BESCHILDERUNG UND INFORMATION

IDEE

Durch gezielte Beschilderung und Hinweise auf Parkmöglichkeiten werden Lkw auf dafür vorgesehene Parkplätze gesteuert und Suchverkehre vermieden. Um den Bedürfnissen der Fahrer nach einer sanitären und sozialen Infrastruktur Sorge zu tragen, wird gleichzeitig über nahe gelegene Supermärkte, Duschmöglichkeiten sowie Standorte von Ärzten und Apotheken informiert.

UMSETZUNG

Mit Hinweisschildern an Häfen oder großen Gewerbe- und Logistikparks kann direkt auf Parkmöglichkeiten hingewiesen werden (Wegweiser). Parkplätze selbst können mit Hinweistafeln über nahe gelegene soziale Infrastrukturen ausgestattet werden, vergleichbar mit „Wanderkarten“. Auf einem niedrighschwelligen Level können mehrsprachige Flyer bei Verladern und Logistikern ausgelegt werden, die die Fahrer auf Parkmöglichkeiten und die Infrastruktur vor Ort hinweisen. Auch → **Parkleitsysteme (S. 47)** in Verbindung mit mobilen, webbasierten Smartphone-Applikationen sind eine denkbare Lösung.

So können Fahrer mittlerweile über Web-Plattformen Informationen zu Parkmöglichkeiten erhalten. Diese digital verfügbaren Informationen sind eine gute Ergänzung zu lokaler, stationärer Beschilderung, basieren aber oftmals auf Angaben anderer Fahrer. Dementsprechend sind auch Standorte enthalten, die nur bedingt den Anforderungen an Lkw-Parkplätze genügen. Eine Zusammenarbeit mit den Betreibern solcher Plattformen zur Steigerung der Qualität der Informationen ist daher empfehlenswert.

BEWERTUNG

Die Bedarfsumfrage unter Fahrern hat gezeigt, dass vor allem innerstädtische Parkmöglichkeiten oft nicht ausreichend bekannt sind. Zudem mangelt es laut Fahrern häufig an der sozialen und sanitären Infrastruktur. Hier kann gezielte Information – analog wie digital – einen Beitrag leisten. Voraussetzung dafür ist, vorab zu identifizieren, wo Parkmöglichkeiten frei sind, zu denen die Fahrer gelenkt werden können.



BEST PRACTICE

Lokale Beschilderung: Der private Zugmaschinen-Parkplatz in Duisburg-Hohenbudberg wird rund um das Terminal vor Ort beschildert. Auf Flugblättern in insgesamt sieben Sprachen (Deutsch, Englisch, Russisch, Bulgarisch, Polnisch, Ungarisch, Rumänisch) werden Fahrer über die Benutzungsregeln für den Parkplatz informiert.

Flyer: Der Hamburger Hafen informiert in einem online verfügbaren Flyer über Parkmöglichkeiten und Services im Hafengebiet sowie über Parkplätze, Raststätten und Autohöfe im Radius von ca. 80 km rund um den Hafen Hamburg.

Im Rahmen des Projekts „Der Niederrhein, ein sicherer Logistikstandort“ wurde ebenfalls Informationsmaterial entwickelt.

Digitale Information: Beispiele für Web-Applikationen und Plattformen sind etwa Truck Parking Europe → www.truckparkingeurope.com und TRANSPark → <https://transpark.iru.org>



OFFENE KOMMUNIKATION MIT FAHRERN UND SPEDITEUREN

IDEE

Bei knappem Parkraum können einzelne Stellflächen zu „Geheimtipps“ werden, die nicht für parkende Lkw ausgelegt sind – etwa weil sie besonders nah an großen Gewerbe- und Logistikparks liegen oder gut an die städtische Infrastruktur angeschlossen sind. Nicht immer sind diese Flächen auch aus Sicht der lokalen Akteure gut für ruhende Verkehre geeignet. In diesen Fällen können Fahrer oder Speditionen direkt angesprochen und auf Alternativen hingewiesen werden.

UMSETZUNG

Fahrer oder Speditionen können direkt oder per Brief über die Stadt oder die lokalen Kammern und Wirtschaftsförderer angesprochen werden. Die Ansprache sollte freundlich und bestimmt sein und Alternativen aufzeigen. Dafür kann weiteres standortbezogenes Informationsmaterial mitgesandt werden. Ebenfalls können die Unternehmen eingeladen werden, an [Runden Tischen \(S. 40\)](#) aktiv an Lösungen mitzuarbeiten.

BEWERTUNG

Der Ansatz kann an einzelnen Standorten wirksam sein, an denen regelmäßig dieselben Fahrzeuge oder Fahrer parken. Wichtig ist, nicht nur zu tadeln, sondern auch einen Verbesserungsvorschlag aufzuzeigen. Daher ist eine Grundvoraussetzung, den Fahrern auch Alternativen aufzeigen zu können.



EINRICHTUNG UND BEGLEITUNG RUNDER TISCH „LKW-VERKEHR“

IDEE

Betroffene Unternehmen, Vertreter der Stadt oder Gemeinde, Wirtschaftsförderung, Kammern und weitere Interessensgruppen diskutieren gemeinsam über bestehende Probleme und mögliche Lösungen. Der Runde Tisch ist besonders geeignet, um einen Überblick über das Sachproblem zu gewinnen und kontroverse Fragen mit unterschiedlichen Positionen der Interessensvertreter zu klären.

UMSETZUNG

Der Runde Tisch sollte von einem (neutralen) Moderator regelmäßig einberufen und begleitet werden, z. B. von Kammern, Stadt, Gemeinde oder Wirtschaftsförderung. Dabei sein sollten insbesondere Vertreter der lokalen Unternehmen, der Politik und der kommunalen Verwaltung sowie ggf. Hafengesellschaften und Flächenvermieter. In der Umsetzung sollten gängige Methoden des Projektmanagements eingesetzt werden wie Protokollführung und Fristenliste. Konkrete weitere Schritte müssen aus dem Runden Tisch folgen, daher sollte jede Sitzung ein bewertbares Ergebnis zum Ziel haben.

BEWERTUNG

Runde Tische sensibilisieren die Akteure vor Ort und sind der erste Ansatz, um die Parkraum-Problematik zu diskutieren. Diese Maßnahme kann die Identifizierung und Konkretisierung des Handlungsbedarfs begleiten. Wurde Handlungsbedarf erkannt, so müssen direkte Maßnahmen zur Lösung der vorliegenden Probleme folgen.

BEST PRACTICE

In den Städten Duisburg und Emmerich wurden bereits Runde Tische zu „ruhendem Verkehr“ durchgeführt. Am Tisch saßen in der Regel Vertreter der Stadt und kommunaler Betriebe, der Wirtschaftsförderung und Kammern, der örtlichen Logistikunternehmen und Verlager.



MÜLLENTSORGUNG UND PFLEGE DER GRÜNLANDSCHAFTEN

IDEE

Untersuchungen und Gespräche haben ergeben, dass Verpackungsreste und andere Hinterlassenschaften die häufigsten Gründe für Beschwerden über parkende Lkw sind. Die regelmäßige Müllentsorgung und Pflege der Grünanlagen hat daher zwei positive Einflüsse: Zum einen nehmen Fahrzeugführer auf einen gepflegten Aufenthaltsort mehr Rücksicht („Wo es sauber ist, macht keiner Müll“), zum anderen steigt die Akzeptanz für parkende Lkw bei anliegenden Gewerbetreibenden und Anwohnern, wenn sie sehen, dass die Parkstellen gepflegt hinterlassen werden.

UMSETZUNG

Zum einen können Mülleimer durch städtische Betriebe und lokal ansässige Unternehmen aufgestellt werden. Zum anderen sorgen regelmäßige Reinigungsfahrten des lokalen Entsorgungsunternehmens sowie gezielte Fahrten auch auf Privatgeländen für ein sauberes Erscheinungsbild. Eventuell ist dafür eine Abstimmung mit Grundstückseigentümern – auch mit Blick auf eine mögliche Kostenübernahme/-teilung – notwendig.

BEWERTUNG

Auch die Fahrzeugführer sind an sauberen Aufenthaltsorten interessiert. Wenn ihnen das Gefühl vermittelt wird, dass sie gepflegte Orte auffinden, ist das ein Anreiz, auch selbst acht auf den öffentlichen Raum zu geben. Gleichzeitig steigert ein sauberes Erscheinungsbild der Lkw-Stellflächen die Akzeptanz für parkende Lkw. Eine vorhandene Entsorgungsinfrastruktur – wie beispielsweise ein eigens aufgestellter Mülleimer – kann jedoch auch als Signal an die Fahrer interpretiert werden, dass eine Stellfläche für den ruhenden Straßengüterverkehr vorgesehen ist. Die Infrastruktur kann daher auch eine Steuerungswirkung haben, über deren Richtung sich die Kommunen, die Bevölkerung und die lokalen Betriebe gemeinsam verständigen müssen.



SICHERHEIT DURCH REGELMÄSSIGE POLIZEIKONTROLLEN UND KAMERAS

IDEE

Dass parkende Lkw immer häufiger zum Ziel von Ladungsdiebstählen werden, hat die Analyse der Handlungsbedarfe gezeigt. Um das Sicherheitsempfinden bei Fahrern, Anliegern und Anwohnern zu erhöhen, können regelmäßig passierende Polizeistreifen sowie gelegentliche Polizeikontrollen ein guter Ansatzpunkt sein. Ausgewiesene Parkflächen können zudem, unter Beachtung der gesetzlichen Vorschriften und Regelungen, mit Kameras oder Bewegungsmeldern überwacht werden.

UMSETZUNG

Polizeistreifen können ausgewiesene Lkw-Stellplätze in ihre regelmäßigen Fahrtrouten aufnehmen. Damit senden die lokalen Polizeistellen auch ein Signal an die Fahrer. Jedoch wird die Polizei nur dort aktiv, wo konkreter Handlungsbedarf besteht. Daher ist eine enge Kooperation mit den Ordnungsbehörden und ggf. mit den Wachdiensten der ansässigen Unternehmen notwendig. Bei privaten Parkflächen ist zudem die Überwachung mit Kameras eine vorstellbare Option. Sie kann Überfälle und Diebstähle abschrecken oder zumindest im Nachgang zur Aufklärung beitragen.

BEWERTUNG

Sicherheit von Ladung und Fahrern wird immer wichtiger, denn die Ladungskriminalität wird zunehmend organisierter. Daher sind bereits kleine Sicherheitsmaßnahmen hilfreiche Schritte, um Ladungsdiebe abzuschrecken. Wichtig ist jedoch auch dafür, Stellflächen für Lkw zu identifizieren, damit beispielsweise Polizeistreifen sie gezielt ansteuern können. Kameralösungen sind für den öffentlichen Raum aufgrund der aktuellen Rechtslage keine Option. Insbesondere für Lkw mit hochsensibler und teurer Ladung bieten sich Investitionen in umzäunte, beschränkte und kamerabewachte

→ **Sicherheitsparkplätze (S. 53)** an.

LOKALES PARKRAUMMANAGEMENT UND RESTRIKTION VON FALSCHPARKEN



IDEE

Bei knappem Parkraum konkurrieren Lkw-Fahrer, aber auch Pkw-Fahrer (z. B. Angestellte der Unternehmen, Besucher), um wenige Parkplätze. Lokales Parkraummanagement mit restriktiven Maßnahmen kann eine Steuerungsfunktion einnehmen, damit vorhandener Parkraum effizient und zielgerichtet genutzt wird.

UMSETZUNG

Für das Parkraummanagement auf öffentlichen Straßen sind die Kommunen zuständig. Bei der Umsetzung in Gewerkeparks sollten die Interessen und Bedürfnisse der lokalen Betriebe berücksichtigt und Vor- und Nachteile abgewogen werden.

Als restriktive Maßnahmen können in Betracht gezogen werden:

- **Anlieger-Parken**
- **Parkverbote für Lkw/Zugmaschinen**
- **Zeitlich eingeschränktes Parken (Kurzzeitparken, Übernachtungsverbote)**
- **Kostenpflichtiges Parken**
- **Verkürzung der Stellflächen durch Betonpfeiler**

Ein Verbot ist nur dann wirksam, wenn die Einhaltung konsequent durch die Ordnungsämter kontrolliert und Verstöße geahndet werden. Jedoch werden Bußgelder selten verhängt und sind insgesamt sehr gering (aktuell 10 bis 35 Euro). Die Erfahrung aus den Niederlanden zeigt, dass ein Zusammenspiel aus regelmäßigen Kontrollen und höheren Bußgeldern die ruhenden Verkehre effektiver steuern kann.

Restriktive Parkraummaßnahmen sind auf lokaler Ebene kurzfristig umsetzbar. Sie sollten mittelfristig aber Bestandteil eines ganzheitlichen Lkw-Parkraumkonzeptes sein, das gezielt auf alternative Parkangebote hinleitet. Ansonsten können Verlagerungseffekte entstehen, wenn die parkenden Lkw in andere Gewerbegebiete ausweichen. Voraussetzung dafür ist, dass ausreichend Angebote mit adäquaten Lkw-Parkplätzen zur Verfügung stehen.

Um den Verwaltungsaufwand gering zu halten, sind pragmatische Lösungen gute Ansatzpunkte: Eine praktikable Lösung für „Anlieger-Parken“ ist z. B. die Ausgabe von „Parkscheiben“ an den Werkstoren der ansässigen Unternehmen. Konventionelle Lösungen wie Parkscheinautomaten sind hingegen anfällig für Vandalismus oder Diebstahl.

BEWERTUNG

Konsequente Kontrollen und angemessene Strafen können einen Beitrag dazu leisten, ruhende Verkehre zu steuern. Lokales Parkraummanagement ist insbesondere dann hilfreich, wenn Parkraum in Gewerbe- und Logistikparks knapp ist und/oder freier Parkraum zu Parkverhalten führt, welches von der lokalen Interessensgemeinschaft als unerwünscht betrachtet wird (z. B. „wildes Parken“). Daher ist wichtig, die restriktiven Maßnahmen mit einem Lkw-Parkraumkonzept zu begleiten sowie an den Parkstellen sanitäre Anlagen bereitzustellen und über die örtliche Umgebung zu informieren. Keinesfalls darf ein Parkraummanagement nur verbieten und nicht steuern. Auch die Bedürfnisse der Fahrzeugführer müssen bei den Überlegungen berücksichtigt werden.

BEST PRACTICE

Im Rotterdamer Hafengebiet wurde ein Parkraummanagementkonzept umgesetzt, das zum einen das Parken entlang der Hafenstraßen einschränkt und zum anderen auf nunmehr vier Lkw-Autohöfen („Truck Parkings“) rund 620 Stellplätze bereithält. Tagsüber darf auf den Truck Parkings und im Hafengebiet kostenfrei geparkt werden. Im Zeitraum von 20:00 bis 6:00 Uhr ist das Parken nur auf den nachts gebührenpflichtigen Truck Parkings möglich. Zudem gibt es sogenannte „Blaue Zonen“, in denen in dieser Zeit eingeschränkt und kostenfrei bis zu vier Stunden geparkt werden darf. Das Parkverbot wird von der Stadtpolizei Rotterdam kontrolliert, die vor Ort Bußgelder erhebt, Parkkrallen anlegt oder Fahrzeuge entfernen lässt. Die Bußgelder für Falschparker fangen bei 90 Euro ein. Begleitet werden diese Aktivitäten von mehrsprachigen Flyern, die Fahrer und Speditionen auf die Parkregelungen hinweisen.

Die Gemeinde Bad Rappenau in Baden-Württemberg hat nächtliche Parkgebühren für Lkw eingeführt. Die Gebühr in Höhe von fünf Euro wird zwischen 18:00 und 6:00 Uhr am Standort erhoben und kann als Gutschein für Leistungen am nahegelegenen Autohof eingesetzt werden. Lkw-Fahrer erhalten somit einen Anreiz, den besser geeigneten Parkplatz des Autohofes zu nutzen.

ORGANISATORISCHE MASSNAHMEN

Konkurrierende Flächennutzungspläne und langwierige Planfeststellungsverfahren können die Einrichtung von neuen Lkw-Parkplätzen in weite Ferne rücken lassen. Folgende Handlungsoptionen eignen sich, bestehenden, aber auch neu geschaffenen Parkraum effizienter zu nutzen.



KOMPAKTPARKEN

IDEE

Alternativ zum Neubau von Lkw-Parkplätzen kann auf vorhandenen Großparkplätzen eine Kapazitätserweiterung durch eine Strukturveränderung im Layout bzw. Design der Parkplatzanlagen erfolgen. Kompaktparken (auch bekannt unter Kolonnen- oder Block-Parken) ist eine Möglichkeit, auf vorhandenen Rastanlagen kurzfristig und kostengünstig eine deutliche Kapazitätserweiterung zu erreichen. Das System erfordert beim Neu- oder Ausbau von Rastanlagen bei gleicher Anzahl der Stellflächen einen geringeren Flächenverbrauch gegenüber der konventionellen Bauweise.

UMSETZUNG

Die eintreffenden Sattelzüge werden entsprechend ihrer planmäßigen Abfahrtszeiten auf Parkbuchten verteilt – wahlweise mit Hilfe telematischer Steuerung und digitaler Anzeigetafeln. Da die Lkw in der Reihenfolge ihrer Abfahrt hintereinander geparkt werden, kann auf Rangierfläche verzichtet werden. Durch die spezielle Positionierung können zudem die Lkw-Fahrbahnen bei weiterem Kapazitätsbedarf als zusätzliche Parkflächen ausgewiesen werden.

Der Erfolg von Kompaktparklösungen hängt wesentlich von der Zuverlässigkeit der von den Fahrern angegebenen Abfahrtszeiten ab. Möchte ein Lkw früher oder später als geplant abfahren, so ist dies meist nur mit Einverständnis der anderen Fahrer möglich. Kritisiert wird ebenfalls, dass Parkraum ungenutzt bleibt, wenn die vorderen Fahrzeuge abreisen und die hinteren Fahrzeuge die Zufahrt zum freigewordenen Stauraum blockieren. Diese Lücken können ohne eine Unterbrechung der Ruhezeit der verbliebenen Fahrer nicht geschlossen werden. Ebenfalls muss auf die Qualität des Parkens für den Fahrer geachtet werden: beim Kompaktparken sind Fahrer zum Teil sehr eng eingeparkt.

Konventionelle Kompaktparklösungen sind kurzfristig und mit geringem finanziellem Aufwand umsetzbar. Telematische Lösungen sind dagegen mit hohen Investitionen für die Umgestaltung der Parkanlagen und mit hohen Betriebskosten für die technische Überwachung und Instandhaltung der Infrastruktur verbunden. Das hohe Investitionsvolumen stellt eine große Hürde für den Einsatz des Systems dar. Sie eignen sich daher eher für Großparkplätze.

BEWERTUNG

Kompaktparklösungen sind ein probates Mittel, um vorhandenen Parkraum ohne große investive Maßnahmen effektiver zu nutzen, insbesondere, wenn Flächenerweiterungen und kostenintensive Neubauten nicht möglich sind. Durch Kompaktparken können auf vorhandener Parkraumfläche bis zu 50 Prozent mehr Lkw untergebracht werden. Für die Autobahnen in Nordrhein-Westfalen prüft der Landesbetrieb Straßen. NRW derzeit, welche Rastanlagen für das telematische Parken geeignet sind. Ob die Einführung von Kompaktparken auf Parkplätzen und Autohöfen abseits der Autobahnen am Niederrhein sinnvoll ist, liegt in der Entscheidung und Kosten-Nutzen-Abschätzung des Betreibers eines Lkw-Parkplatzes.

BEST PRACTICE

Auf der A3 bei Montabaur wurde die telematische Parkraumbewirtschaftung 2005 erstmals eingesetzt. Aktuell befindet sich an der Rastanlage Jura-West auf der A3 zwischen Nürnberg und Regensburg eine Pilotinstallation. Weitere Informationen auf www.kompaktparken.de

Auch der Hamburger Hafen hat ein Pilotprojekt mit telematischem Parkraummanagement und Block-Parken (Kompaktparken) auf einem privatbetriebenen Autohof in Hamburg Moorfleet gestartet.



SHARED PARKING

IDEE

Beim Shared Parking benutzen mehrere Unternehmen einen Lkw-Parkplatz gemeinsam. Damit kann freie Stellfläche optimal genutzt werden.

UMSETZUNG

Der Betrieb des Parkplatzes kann in der Hand eines Unternehmens liegen, welches ungenutzte Stellfläche auf dem firmeneigenen Parkplatz weiteren Unternehmen zur Verfügung stellt und somit zusätzliche Einnahmen generiert. Aber auch (genossenschaftliche) Lösungen, an denen sich mehrere Unternehmen gleichberechtigt beteiligen, sind denkbar.

Vorteil von Shared Parking Ansätzen ist, dass Kosten und Fläche für den Betrieb eines Parkplatzes (Reinigung, sanitäre Anlagen, Bewachung) geteilt werden, und im Vergleich zu zwei getrennten Parkplatzlösungen auch Fläche eingespart werden kann. Dies spielt insbesondere in Gewerbeparks mit begrenztem Flächenangebot für Lkw-Stellflächen eine Rolle. Shared Parking ist bei bereits vorhandenem Parkplatz eine kostengünstige und kurzfristig realisierbare Maßnahme. Demgegenüber stehen ein höherer Organisationsaufwand sowie ggf. Sicherheits- oder Vertraulichkeitsbedenken. Voraussetzung für die Umsetzung dieses Modells ist, dass sich Partnerunternehmen auf eine gemeinsame Basis einigen und einen Vorteil in dem Arrangement sehen. Dabei können auch neue Geschäftsmodelle wie Shared Parking-Plattformen helfen.

BEWERTUNG

Insbesondere für den Nahverkehr können Shared Parking-Ansätze – auch vor dem Hintergrund der Flächenknappheit – eine interessante Option sein. Ggf. kann von Seiten der lokalen Interessengemeinschaft vermittelt werden („Parkplatz-Börse“).

BEST PRACTICE

Das Logistikunternehmen **Gebrüder Weiss** vermietet Stellplätze auf seinem firmeneigenen Lkw-Parkplatz bei Wien an externe Speditionen und Fahrer. Dort können die parkenden Fahrer sowohl die firmeneigene Kantine als auch sanitäre Anlagen mitnutzen. Der Logistikdienstleister testet hierbei eine für Shared Parking entwickelte webbasierte Buchungsplattform der Firma Bosch. Die Parkplätze werden in Echtzeit erfasst und können auch online reserviert werden. Bosch beabsichtigt ein europaweites Netzwerk für Secure Truck Parking aufzubauen und sucht weitere Logistikunternehmen als Partner.

Am **Hafen Antwerpen** wurden positive Erfahrungen mit einem kooperativen Trailer-Parkplatz gesammelt. Während einer einjährigen Pilotphase konnten die 26 beteiligten Transportunternehmen ihre vollen oder leeren Trailer bei Bedarf auf dem bewachten Parkplatz zwischenparken, z. B. bei unerwarteten Verkehrsaufkommen, Verzögerungen, Änderungen in der Tourenplanung oder bei den Betriebszeiten der Kunden sowie zur Vermeidung von Leerfahrten. Der Parkplatz trägt sich mittlerweile selbst und wird nun nach der einjährigen Testphase von 36 auf 100 Stellplätze erweitert. Das Pilotprojekt wurde vom Flemish Institute for Mobility wissenschaftlich begleitet. Die Projektergebnisse liefern Antworten auf geeignete Orte, die Kosten und Vorteile der Nutzung, Sicherheits- und Haftungsaspekte und Buchungsaspekte eines gemeinsam genutzten Trailer-Parkplatzes.



BERÜCKSICHTIGUNG VON LKW-STELLFLÄCHEN BEI DER AUSWEISUNG VON GEWERBE- UND LOGISTIKPARKS



IDEE

Die Untersuchungen in der Region haben ergeben, dass die meisten Industrie- und Gewerbeparks durchaus eine Vielzahl an Parkbuchten entlang der öffentlichen Straßen aufweisen. Diese sind jedoch häufig nicht auf heutige Lkw-Größen ausgelegt, sodass die dort parkenden Sattelzüge auf die Straße oder die Gehwege ragen und den Verkehr behindern. Bei der zukünftigen Ausweisung von Gewerbegebieten sollten Parkflächen für Lkw daher ebenfalls ausgewiesen werden – beispielsweise analog zum Einzelhandel, bei dem die parallele Ausweisung von Pkw-Stellplätzen vorgeschrieben ist.

UMSETZUNG

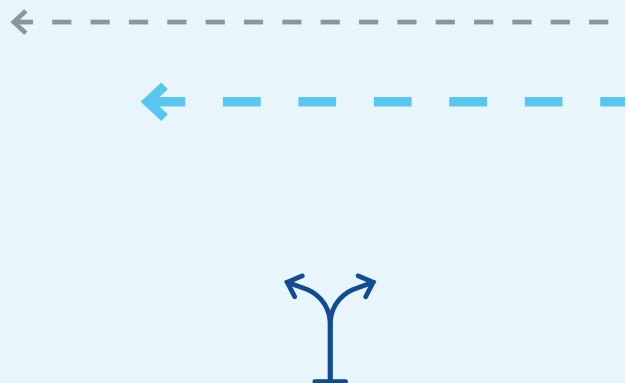
Bei zukünftigen Erschließungsprojekten sollte verstärkt Lkw-Stellfläche in Gewerbe- und Logistikparks berücksichtigt werden. Entlang der öffentlichen Straßen oder auf Parkplätzen sollten daher in den Bebauungsplänen adäquate Lkw-Stellflächen vorgesehen werden. Richtschnur für Anzahl, Ausmaß und Gestaltung der benötigten Stellflächen sollten die Empfehlungen der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen sein.¹⁶ Empfohlen werden beispielsweise für Seitenstreifen und eventuell vorgesehene Parkbuchten 3 bis 3,5 Meter breit sein. Kommunen haben unmittelbaren Einfluss auf die Gestaltung von Stellflächen im öffentlichen Straßenraum (Rechtlicher Rahmen, Planungs-

grundsätze). Auf private Betreiber kann ggf. über Baugenehmigungsverfahren und Vereinbarungen eingewirkt werden.

BEWERTUNG

Da die Kommunen bei der Ausweisung neuer Gewerbegebiete Planungshoheit haben, liegt hier Potenzial, zukünftige Konflikte zu vermeiden. Insbesondere Standstreifen sollten in Gewerbegebieten tauglich für Lkw sein. In dicht bebauten und weit erschlossenen Gebieten lassen sich Maßnahmen wie diese jedoch nur eingeschränkt vornehmen. Alternativ können Kommunen mit restriktiven Maßnahmen den Druck auf Unternehmen, Speditionen und Fahrer erhöhen.

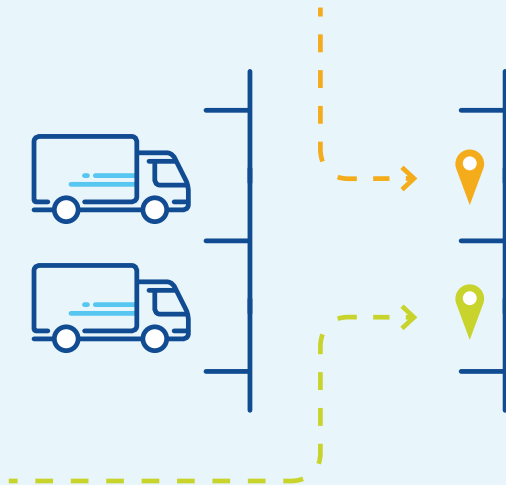
→ **Parkraummanagement (S. 42)**



¹⁶ Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen:

Empfehlungen für die Anlagen des ruhenden Verkehrs (EAR 05),

Empfehlungen für Rastanlagen an Straßen (ERS 05)



BEDARFSORIENTIERTE NUTZUNG VON PKW-PARKPLÄTZEN DURCH LKW

IDEE

Alternativ zum Bau neuer Lkw-Parkplätze könnte der nächtliche Bedarf an Lkw-Parkplätzen auch durch die bedarfsorientierte Nutzung geeigneter Pkw-Parkflächen durch Lkw abgedeckt werden. Dieser moderne Planungsansatz wird als Mischnutzung bezeichnet. Mit Hilfe des Konzepts lassen sich während der nächtlichen Stoßzeiten im Idealfall ohne aufwendige bauliche Maßnahmen zusätzliche Lkw-Stellflächen schaffen.

UMSETZUNG

Voraussetzung für die Mischnutzung ist, dass die Sicherheit der Verkehrsteilnehmer auf dem Parkplatz in keiner Weise beeinträchtigt wird. Die Pkw-Parkflächen und Zuwege müssen einerseits so ausgelegt sein, dass sie die Lasten von Lkw tragen können und ausreichend Platz zum Rangieren bieten. Andererseits muss auch die Verkehrsführung so konzipiert sein, dass die Lkw die Pkw-Parkflächen problemlos erreichen können. Dabei ist insbesondere auf ausreichende Kurvenradien zu achten. Der Umsetzungszeitraum und finanzielle Aufwand hängt wesentlich von den notwendigen Anpassungsarbeiten am Pkw-Parkplatz ab.

Auf Autobahnrastanlagen: Bei der Planung weiterer Neu-, Um- und Ausbaumaßnahmen von Rastanlagen an Autobahnen wird bereits geprüft, ob Pkw-Parkbereiche teilweise so gestaltet werden können, dass sie in den Abend- und Nachtstunden für Lkw freigegeben werden. Da (unbewirtschaftete)

BEST PRACTICE

In Köln wurden Teile des Messeparkplatzes vorübergehend als Lkw-Stellflächen freigegeben, insbesondere wenn das Lkw-Aufkommen für eine Messe erheblich anstieg. Das Parken auf dem Parkplatz kostete dann 6 Euro für 12 Stunden. Verantwortlich für die flexible Freigabe der Parkplätze war ein Dienstleister, der sich auf die Zwischennutzung von Flächen spezialisiert hat.

Rastanlagen und Parkplätze nachts vorwiegend von Berufskraftfahrern angesteuert werden, ist die Mischnutzung hier besonders häufig praktikabel.

Auch auf lokaler Ebene sind ähnliche Konzepte denkbar, z. B. könnten Parkplätze von Fußballstadien oder Supermarktparkplätze vorübergehend für Lkw freigegeben werden. Vertreter der Städte und Kommunen sowie von Logistikunternehmen äußern jedoch Bedenken an diesem Ansatz. Kritikpunkte sind insbesondere die fehlende bauliche Eignung der Pkw-Parkplätze (Dimensionierung und Verkehrsführung, Befestigung und Unterbau), die konkurrierende Nutzung an Sonntagen (z. B. für Flohmärkte) und die Sorge, die Parkplätze könnten nicht in dem Zustand zurückgelassen werden, wie sie aufgefunden wurden.

BEWERTUNG

Auf lokaler Ebene sind bedarfsorientierte Umnutzungen von Pkw-Parkplätzen am ehesten als Vereinbarungen zwischen benachbarten Betrieben wahrscheinlich.

PARKLEITSYSTEME, TELEMATIK UND PARKPLATZRESERVIERUNG

IDEE

Unzureichende Information über verfügbare Parkplätze und deren Auslastung ist eine der häufigsten Ursachen für lange Parksuchverkehre. Mit Hilfe von (telematischen) Parkleitsystemen können Lkw-Fahrer gezielt und gleichmäßig zu Parkplätzen gelenkt werden, auf denen noch freie Stellplätze zur Verfügung stehen.

UMSETZUNG

Wesentliche Bestandteile intelligenter Parkleitsysteme sind die Detektion und Verwaltung der Parkplatzbelegung sowie die Übermittlung der Informationen über das aktuelle Stellplatzangebot an Unternehmen, Disponenten und Fahrer.

Detektion: Die Belegung von Parkplätzen kann zum einen manuell durch die Betreiber oder Parkwächter, zum anderen automatisiert durch installierte Sensoren (direkte Detektion am Stellplatz oder Bilanzierung der Ein- und Ausfahrten, z. B. mit Hilfe von Induktionsschleifen, Bluetooth-Detektoren oder Kameras) erfasst und an die Verkehrsmanagementzentrale übermittelt werden. Eine manuelle Detektion ist kurzfristig und mit geringem finanziellen Aufwand umsetzbar. Sie empfiehlt sich für kleinere Lkw-Parkplätze und Autohöfe. Eine automatisierte Detektion ist mit einem höheren finanziellen Aufwand (für Investition und Betrieb) verbunden und mittelfristig umsetzbar. Sie empfiehlt sich für Großparkplätze mit hoher Frequenz.

Information: Die aufbereiteten Daten (aktuelles Stellplatzangebot, Verkehrslage) können den Nutzern über dynamische Beschilderung entlang der Lkw-Routen, Verkehrsfunk und (mobile) Web-Applikationen zur Verfügung gestellt werden. Lkw-Fahrer könnten sich zukünftig per App über verfügbare Stellplätze informieren und die Plätze ggf. auch vorab reservieren. Entsprechende Kanäle zur Übermittlung der Daten bestehen bereits und können ohne großen Aufwand genutzt werden (Verkehrsmanagementzentrale, Mobilitätsdatenmarktplatz (→ www.mdm-portal.de), Webapplikationen). Stationäre, dynamische Beschilderung ist mit mittelfristigen Investitionen und im Vergleich höheren Betriebskosten verbunden.

Weitere Ansatzpunkte in der Region sind die Projekte „Stadtverträgliche Lkw-Navigation Ruhr“ und „Stadtverträgliche Lkw-Navigation für das Rheinland“, in denen Lkw-Vorrangrouten definiert werden. Auch hier könnte ggf. ein Parkleitsystem integriert werden.

BEWERTUNG

Parkleitsysteme können helfen, vorhandene Kapazitäten optimal zu nutzen, indem sie den Lkw-Fahrer zu den Orten führen, an denen freie Stellplätze zur Verfügung stehen. Informationen über freie Stellplätze garantieren jedoch nicht, dass bei Ankunft am Parkplatz noch freie Stellflächen verfügbar sind. Daher sollte ein weiterer Schritt sein, die (webbasierte) Reservierung von Parkplätzen zu ermöglichen.

BEST PRACTICE

Bundesweit wird bereits in mehreren Pilotprojekten an Autobahnen und Parkplätzen der Einsatz von telematischen Parkleitsystemen getestet. So hat der Bund zum Beispiel in Bayern 6 Millionen Euro für ein Pilotprojekt auf der A9 zwischen Nürnberg und München investiert. Das Parkleitsystem umfasst 21 bewirtschaftete und unbewirtschaftete Rastplätze, deren Belegung u.a. über eine App abrufbar ist. Ein weiteres Pilotprojekt des Bundes wird auf der bewirtschafteten Tank- und Rastanlage Taunusblick an der A5 in Hessen durchgeführt. Im Zulauf der Tank- und Rastanlage sowie im Einfahrtsbereich weisen elektronische Hinweisschilder auf die verfügbaren Parkplätze für Lkw hin. Insgesamt hat der Bund hier 255.000 Euro investiert.

Auch der Duisburger Hafen arbeitet aktuell zusammen mit Siemens an einem appgestützten Verkehrsleitsystem für Duisburg. Die intelligente Lkw-Zulaufsteuerung (Integrated Truck Guidance, → www.duisport.de/verkehrsleitsystem) wird aktuell im Pilotbetrieb zwischen Ruhrort/Kaßlerfeld und Logport I getestet. Langfristig soll auch ein Parkleitsystem implementiert werden und das System auf den gesamten Hafenbereich ausgeweitet werden. Die Fahrer werden dann über eine App automatisch über vorhandene Parkplätze informiert.

Auch Reservierungssysteme für Parkplätze sind bereits entwickelt und kommen insbesondere bei privaten Anbietern zum Einsatz, z. B. gibt es für Autohöfe die Plattform → www.systemparken.de

OPTIMIERTE ZUFLUSSSTEUERUNG

IDEE

Der Zufluss auf die Logistikstandorte wird durch verpflichtende Voranmeldungen und die Vergabe von Slots stärker koordiniert, dabei können digitale Lösungen unterstützen. Durch dieses System können die Wartezeiten vor dem Werk reduziert werden, da die Abfertigung beschleunigt und ankommende und abfahrende Lkw besser über die Betriebszeiten verteilt werden können.

Bei einem Pre-Gate-Konzept werden Fahrzeuge im Zulauf auf die Logistikstandorte auf zentrale Parkplätze umgeleitet. Dort können die Fahrer ihre notwendigen Pausen- und Ruhezeiten verbringen und sich auf Selbstbedienungsterminals beim Terminal oder Verloader voranmelden sowie z. B. ihre Kontaktdaten für eine zeit- und zielgerichtete Anrufung hinterlassen.

UMSETZUNG

Die Initiative zur Umsetzung eines Pre-Gate-Konzeptes mit vorgezogenen Torabwicklungs- und Slotvergabeprozessen muss von den Logistikunternehmen und Verladern ausgehen. Der Betreiber des Lkw-Parkplatzes kann aber auch ein Drittunternehmen sein, welches Stellfläche für das Pre-Gate-Konzept zur Verfügung stellt. Ebenfalls ist eine Zusammenarbeit mehrerer Terminals und Verloader denkbar, um die kritische Masse für den wirtschaftlichen Betrieb eines Pre-Gate Parkplatzes zu erreichen.

BEWERTUNG

Vorteile von Pre-Gates sind, dass Fahrzeuge im Zulauf zum Be-/Entladeort optional oder verpflichtend bei Störfällen im Straßennetz oder Verspätungen auf freie Lkw-Parkplätze umgeleitet werden und somit das Straßennetz im Umkreis nicht überlasten. Durch Slotvergaben können Terminal-Betreiber zudem die Reihenfolge der abgewickelten Transporte optimal steuern. Insbesondere Speditionen sehen Pre-Gate-Konzepte jedoch kritisch: Vorgegebene Slots seien aufgrund der Verkehrssituation oder anderer Unwägbarkeiten häufig nur schwer einhaltbar. Daher sei eine rollierende Slotvergabe sinnvoller, die anhand der Bewegungsdaten der Lkw und auf Basis der erwarteten Lkw-Ankunftszeit im Idealfall in Echtzeit Slots vergibt.

BEST PRACTICE

Pre Gate: Erste Erfahrungen mit einem Pre-Gate/Pre-Port-Parkplatz sammelt aktuell der Hamburger Hafen. Der Hamburger Hafen hatte die betrieblichen Anforderungen an einen Pre-Gate-Parkplatz für Hamburg im Rahmen eines EU-geförderten Projektes 2011 in einer Studie untersuchen lassen. Mittlerweile befindet sich der erste Pre-Gate Parkplatz im Pilotbetrieb auf dem privaten Autohof Tankpark Moorfleet (15 km vom Hafen). Der Hamburger Hafen kooperiert hierfür mit einem bereits bestehenden Autohof, der seine Stellfläche zur Verfügung stellt. Die Ausstattung und den Betrieb der technischen Anlage zum telematischen Pre-Gate Parken (mit Block-Parken) sowie der Check-In-Terminals verantworten der Hamburger Hafen und seine IT-Partner.

Das in Duisburg ansässige Stahlunternehmen **thyssenkrupp Steel Europe** ist Vorreiter bei der Modernisierung und Digitalisierung des Abwicklungsprozesses an den Werkstoren. Neben baulichen Verbesserungsmaßnahmen an den Werkstoren beziehen die Modernisierungsarbeiten auch die digitale Verkehrstechnik und die automatisierte Selbstabfertigung durch die Lkw-Fahrer über spezielle Selbstbedienungsterminals oder über ein Webportal ein. Der Einlass- und Kontrollprozess wird wesentlich vereinfacht und beschleunigt. Über eine Smartphone-Applikation können Informationen zukünftig per Smartphone oder Tablet an den Fahrer weitergegeben werden. Ein wichtiger Teil des Gesamtkonzepts ist zudem ein (Pre-Gate-)Parkplatz in Nähe des Werkes, der künftig Lkw-Fahrern als Puffer für unvorhergesehene Verzögerungen oder Anreisen vor dem geplanten Zeitfenster dienen soll. → [Firmenlösungen \(S. 50\)](#)



INVESTIVE MASSNAHMEN

Wie sollte ein idealer Lkw-Parkplatz aussehen, welche Kriterien sollten berücksichtigt und welche Services sollten angeboten werden? Um diese Fragen zu beantworten, bedarf es einer Unterscheidung nach Fahrergruppen und besonderen Ansprüchen der Verkehre. So benötigen ortsansässige Fahrer, die im Nahverkehr tätig sind, reine Lkw-Stellflächen. In der Regel sollten die Betriebe für ihre lokalen Fahrer Firmenparkplätze bereithalten. Auch kooperative Parkplatzlösungen wie Sammelparkplätze sind denkbar, z. B. für kleinere Unternehmen oder in Regionen mit Flächenmangel. Ortsfremde Fahrer und Saisonfahrer sind hingegen auf Lkw-Parkplätze angewiesen, die einen Mindestgrad an Bewirtschaftung aufweisen sollten (z. B. Sanitäranlagen).

Bei der Einrichtung eines Lkw-Parkplatzes sollten, unabhängig vom Fahrertyp, grundsätzliche Aspekte berücksichtigt werden:

- **Verfügbare Fläche und Kosten der Erschließung**
- **Lage und Erreichbarkeit**
- **Ausreichende Größe und Stellplatzanzahl**
- **Ausreichende Entfernung zu Wohnlagen**
- **Entfernung zu Ent-/Beladeort und gute Erreichbarkeit, auch bei Verkehrsstörungen**
- **Sicherheitsmaßnahmen (je nach Bedarf Wachpersonal, Beleuchtung, Zaun, Schrankenanlage)**
 - Sicherheitsparkplätze (S. 53)

Bewirtschaftete Parkplätze können darüber hinaus folgenden Anforderungen begegnen:

- **Mindestausstattung: Müllbehälter und sanitäre Anlagen**
- **Sonderausstattung für Gefahrguttransporte, Lang-Lkw, Kühlcontainer, Spezialtransporte**
- **Lage und Erreichbarkeit: Nähe zu Hauptverkehrswegen (Autobahnen), gute Beschilderung**
- **Weitere Ausstattung und Services: Verpflegung, Tanken, WLAN, medizinische Versorgung, Sozialräume, ggf. Übernachtungsmöglichkeiten**
- **Zusatzservices: Echtzeitinformation sowie Prognose über Belegung, Reservierung, Reparaturservice,**
- **Parktarife und Zahlungssysteme: Zahlungsautomaten, Tankkarten, Kosten der Nutzung und des Betriebes**
- **Ggf. Pre-Gate Funktionen: Self-Service- und Vorab-Torabwicklung**





FIRMENLÖSUNGEN

IDEE

Lokale Unternehmen oder Betreiber von Gewerbeparks stellen Lkw-Stellfläche innerhalb oder außerhalb ihres Betriebsgeländes für ihre eigenen Fahrer und die Fahrer ihrer Kooperationspartner bereit. Dort können die Fahrer ihre Lkw über Nacht abstellen oder Pausen- und Ruhezeiten im Vor- und Nachlauf der Be- oder Entladung verbringen.

UMSETZUNG

Je nach Zielgruppe und deren Bedarfen bieten sich verschiedene Modelle an:

- Fahrer, die im Umkreis des Standorts wohnen und daher nicht im Lkw übernachten, benötigen primär eine Abstellfläche für ihre Zugmaschine oder ihren Trailer. Diese Parkplätze benötigen in der Regel keine sanitären Einrichtungen.
- Ortsfremde Fahrer, die ggf. vor Ort übernachten, sind zudem auf eine sanitäre Grundversorgung angewiesen.
- Beide Modelle sind auch als kooperative Parkplatzlösungen mehrerer lokaler Betriebe vorstellbar. (→ Shared Parking (S. 44))
Auch Kooperationen mit Kommunen und Land sind durchaus vorstellbar.
- Bei der Errichtung eines neuen Lkw-Parkplatzes ist mit Investitionen von mindestens 25.000 Euro je Stellplatz zu rechnen. Hinzukommen Kosten für Grundstück, Befestigung, Sicherheit, Sanitäreinrichtung, ggf. Sozialräume und Reinigung.

BEWERTUNG

Lokale Firmenlösungen können ausschließlich bei Quell- und Zielverkehren ansetzen, bei denen die Verkehre den jeweiligen Auftraggebern zugeordnet werden können. Sie sind eine gute Ergänzung zu öffentlichen Parkplätzen und zeigen, dass sich die Unternehmen ihrer Verantwortung bewusst sind. Selbstverständlich kommen solche Lösungen nur für Unternehmen in Frage, die entsprechend viele Verkehre generieren.

BEST PRACTICE

thyssenkrupp Steel Europe baut aktuell an seinem Standort in Duisburg-Bruckhausen einen neuen Lkw-Parkplatz mit 37 Stellplätzen. Der Parkplatz wird in ein neues Verkehrsleit- und Torabwicklungssystem integriert, sodass verfrüht oder verspätet eintreffende Lkw bei Bedarf dorthin umgeleitet werden können. Die Fahrer können zukünftig dort bis zu ihrer Abfertigung warten, an Self-Check-in-Terminals ihren Torschein ausdrucken oder bei Bedarf auch übernachten. Langfristig soll die Torabwicklung und Verkehrsleitung per App möglich sein und die Slotvergabe anhand der Bewegungsdaten der Lkw und auf Basis der erwarteten Lkw-Ankunftszeit erfolgen (rollierende Slotvergabe). Der Parkplatz wird über WC für Fahrerinnen und Fahrer, Dusche und einen Kioskautomaten verfügen und mit Zaun und Schranke gesichert sein. Der Parkplatz ist privat und zunächst nur für Werkslieferanten und -kunden offen. Nutzungsgebühren werden zunächst nicht erhoben, da sonst auch Automaten aufgestellt werden müssten.

Auf **Logport III in Duisburg-Hohenbudberg** ist auf einer Brachfläche von ca. 1.400 m durch die Initiative der Duisburger Hafen AG in Kooperation mit der Stadt Duisburg ein Parkplatz für über 75 Zugmaschinen geschaffen worden. Die Investitionen sowie Betriebskosten liegen im niedrigen sechsstelligen Bereich. Der Parkplatz ist umzäunt, bewacht und ausgestattet mit WC- und Duschanlage für Fahrerinnen und Fahrer.

Die **Deutsche Gießdraht** hat am Standort ihres Kupfergießwalzdrahtwerks in Emmerich 600.000 Euro investiert, um die Situation für den wartenden Lkw-Verkehr zu verbessern. Für die Lkw-Fahrer wurden an der Werksgrenze sanitäre Einrichtungen geschaffen und Müll-eimer aufgestellt, die von der Deutschen Gießdraht auf eigene Rechnung geleert werden. Des Weiteren haben die Fahrer die Möglichkeit in einer kleinen Cafeteria Snacks und Getränke am Automaten zu erstehen. Darüber hinaus wurden Maßnahmen ergriffen, um einen besseren und schnelleren Ablauf der Lkw von der Straße zum Werk zu erreichen. Lkw-Fahrer erhalten nach einer Identitätsprüfung einen Beladeauftrag und einen Pager. Der Funk-Aufruf erfolgt dann vom Personal an der Lkw Waage. Dadurch können die Lkw schneller abgefertigt und Wartezeiten reduziert werden.

ÖFFENTLICHER AUSBAU VON LKW-STELLFLÄCHEN ENTLANG DER BUNDESAUTO- BAHNEN AM NIEDERRHEIN

IDEE

Insbesondere die parkenden Transitverkehre in Städten und Gemeinden sind auf das mangelnde Parkplatzangebot an den Autobahnen zurückzuführen. Daher müssen insbesondere an den Autobahnen mehr Stellflächen geschaffen werden.

UMSETZUNG

Für Bundesautobahnen zieht der Bund mehrere Maßnahmen in Betracht, um die Lkw-Parksituation zu verbessern. Der erste Lösungsansatz beinhaltet einen Paradigmenwechsel hin zu einem bedarfsgerechteren und moderneren Bau von Rast- und Parkanlagen. Des Weiteren wird der Neu-, Um- und Ausbau bestehender Rastanlagen stärker vorangetrieben und unbewirtschaftete Rastanlagen werden technisch aufgewertet.

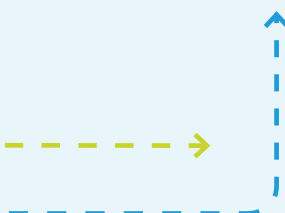
Auf bewirtschafteten Rastanlagen ist die Aufgabenverteilung zweigeteilt: Die Nebenbetriebe wie Tankstellen und Bewirtung werden von privater Hand gebaut (z. B. Tank & Rast), finanziert und betrieben. Der Bau der Verkehrsanlage geschieht im Auftrag des Bundes durch die Straßenbauverwaltungen der Bundesländer. Die Finanzierung der Verkehrsanlage erfolgt aus dem Bundesfernstraßenhaushalt.

Neue Rastanlagen ohne Nebenbetriebe werden aus Gründen der Hygiene standardmäßig mit WC-Gebäuden ausgestattet. Bereits bestehende, unbewirtschaftete Rastanlagen werden nach Angaben des Deutschen Bundestags sukzessive mit WC-Gebäuden nachgerüstet.

Die Baukosten für einen einzelnen Lkw-Stellplatz auf einer Rastanlage belaufen sich nach Angaben von Straßen.NRW auf einen Betrag zwischen 30.000 und 50.000 Euro. In diesem Betrag sind die Kosten für Erd- und Oberbau sowie Entwässerung, Verkehrsinseln, Grünflächen und Lärmschutzwälle bereits enthalten.

BEWERTUNG

Maßnahmen entlang der Autobahnen sind Grundvoraussetzung, um vor allem den Parkraumbedarf von Transitfahrern zu decken. Der Nahverkehr ist zusätzlich auf mehr Parkplätze in der Nähe der Be-/Entladeorte angewiesen.



BEWIRTSCHAFTETER PARKPLATZ, BEISPIEL AUTOHOF

IDEE

In Ergänzung zu den Landes- und Bundesplänen für den Neu-, Um- und Ausbau von Rastanlagen an den Autobahnen kann der Bedarf auch durch private Investitionen neben den Autobahnen gedeckt werden. Dazu könnten durch Dritte, z. B. private Investoren, zusätzliche Lkw-Parkflächen in der Nähe von Autobahnanschlussstellen entwickelt und betrieben werden. Ein klassisches Beispiel dafür ist ein Autohof, der Park- und Speisenangebot mit kostenpflichtigen sanitären Anlagen verbindet.

UMSETZUNG

Die Straßenverkehrsordnung (StVO) definiert die Kriterien, die ein Autohof erfüllen muss, um durch ein Hinweisschild im Autobahnnetz zu erhalten. Diese Kriterien sind ein guter Indikator für die Anforderungen, die ein solcher Parkplatz erfüllen kann. Dazu zählen insbesondere:

- Ein Autohof darf höchstens einen Kilometer von der nächsten Autobahnanschlussstelle entfernt sein.
- Die Straßenverbindung muss für den Schwerverkehr baulich und unter Berücksichtigung der Anliegerinteressen Dritter geeignet sein.
- Ein Autohof muss ganztägig und ganztägig (24/7) geöffnet sein.
- Es sind mindestens 50 Lkw-Stellflächen an schwach frequentierten (durchschnittliche tägliche Verkehrsstärke bis 50.000 Kraftfahrzeuge) und 100 Lkw-Stellflächen an stärker frequentierten Autobahnen vorhanden (Pkw-Stellflächen sind davon getrennt auszuweisen).
- Eine Tankmöglichkeit muss rund um die Uhr bestehen; für Fahrzeugreparaturen werden wenigstens Fachwerkstätten und Servicedienste vermittelt.
- Von 11:00 bis 22:00 Uhr wird ein umfassendes Speisenangebot, außerhalb dieser Zeit werden Getränke und Imbiss angeboten.
- Sanitäre Einrichtungen müssen vorhanden sein.

Geschäftsmodelle von Autohöfen beruhten lange Zeit auf Einnahmen aus dem Kraftstoffverkauf und der Gastronomie. Mittlerweile gewinnt die alternative Parkraumbewirtschaftung auf Autohöfen zunehmend an Bedeutung. Added Value Services wie Parkplatz-Reservierung oder sicheres Parken (→ **Sicherheitsparkplätze (S. 53)**) generieren neue Einnahmequellen. Auch im Hinblick auf neue Erschließungsprojekte eines Autohofes gelten die Restriktionen bei der Flächenverfügbarkeit.

BEWERTUNG

Auf den ersten Blick scheint Duisburg ein lukrativer Standort für private Autohof-Investoren zu sein. Jedoch zeichnet sich der hiesige Logistikstandort durch viele Quelle-Senke-Verkehre aus, die in der Regel ihre Reise vor Ort beginnen oder beenden und daher größere Pausen erst noch vor sich haben. Damit ist das Geschäftsmodell eines Autohofs nur begrenzt attraktiv, insbesondere wenn kostenlose Möglichkeiten zum Parken, z. B. im öffentlichen Raum, zur Verfügung stehen. Eine Möglichkeit wäre es daher, gemeinsam mit Autohof-Betreibern Modelle für Häfen mit vielen Quell- und Zielverkehren zu entwickeln.

BEST PRACTICE

Auf dem Hafengelände Rotterdam gibt es vier sogenannte Truck Parkings (Autohöfe) mit Stellflächen für rund 625 Lastkraftwagen. Erst kürzlich wurde der neue Truck Parking Maasvlakte Plaza mit 359 Parkmöglichkeiten eröffnet. Auf Maasvlakte Plaza werden Stellflächen für unterschiedliche Transportarten und Fahrzeugtypen ausgewiesen, u.a. für Gefahrguttransporte, Trailer, Lang-Lkws, Kühlcontainer und Spezialtransporte. Die Parkplätze sind bewacht und gesichert (Zäune, Zugangskontrolle und Kameraaufsicht). Zudem verfügen sie über Sanitäreinrichtungen, Duschen, WLAN-Zonen sowie Verkaufsautomaten bzw. Restaurants. Zum Teil gibt es Möglichkeiten zum Waschen und Trocknen von Kleidung. Nachts wird eine Parkgebühr pro Stunde erhoben, Abonnements sind möglich. Tagsüber (zwischen 6:00 und 20:00 Uhr) ist das Parken kostenfrei möglich. Die Bezahlung der genutzten Services erfolgt mit einer Checkkarte, die der Fahrer bei der Ankunft erhält und an Automaten aufladen kann. Die Truck Parkings werden durch ein strenges → **Lokales Parkraummanagement (S. 42)** ergänzt.



SICHERHEITSPARKPLÄTZE



IDEE

Versicherer, Polizei und Handelsunternehmen empfehlen Logistikunternehmen vermehrt, sichere Parkplätze anzufahren. Gesicherte Parkplätze bieten meist eingezäunte und beleuchtete Stell- und Fahrflächen sowie Überwachung mit Videokameras und Kontrollen durch Sicherheitskräfte. Zudem werden ankommende Fahrzeuge bei der Ein- und Ausfahrt zur Kontrolle dokumentiert. Diebstahl-Statistiken zeigen, dass Sicherheitsparkplätze deutlich zu einer Senkung der Ladungsdiebstähle beitragen.

UMSETZUNG

Die Anforderungen an den Grad der Sicherheit variieren stark je nach Wert der Ware und Anforderungen der Auftraggeber und Versicherer. Verschiedene Sicherheitsparkplatzkonzepte wurden bereits entwickelt, z. B. von der European Secure Parking Organisation (ESPOrg, www.esporg.eu), dem Zusammenschluss von Sicherheitsparkplatzbetreibern, und von der Transported Asset Protection Association (TAPA, www.tapaonline.org), in der sich Produktions- und Logistikunternehmen zusammengeschlossen haben. Die zum Teil sehr hohen und daher kostenintensiven Sicherheitsstandards von ESPOrg und TAPA richten sich insbesondere an Nutzergruppen mit hohen Sicherheitsanforderungen und einer entsprechend hohen Zahlungsbereitschaft (Stellplatzgebühren ab 20 Euro pro Nacht). Aktuell sind in Deutschland daher nur jeweils zwei Parkplätze ESPOrg- bzw. TAPA-zertifiziert.

Daher hat die Vereinigung Deutscher Autohöfe e.V. (VEDA) gemeinsam mit dem Kontraktlogistiker Kühne + Nagel ein niederschwelligeres Konzept entwickelt. Das Konzept steht auch weiteren Betreibern außerhalb der Gruppe offen. Die wesentlichen Merkmale dieses Konzepts, das unter dem Titel „Premium Parken“ firmiert, sind:

- Lkw-geeignete und klar ausgewiesene Ein- und Ausfahrten, ausschließlich für den Lkw Parkplatz Bereich, die zudem mit Schrankensystemen ausgestattet sind (Fahrer zieht ein Parkticket).
- Der Parkplatz ist rund um die Uhr geöffnet und ein Ansprechpartner steht zur Verfügung.
- Ein- und Ausfahrt unter Videokamera-Überwachung (mit guter Auflösung auch für Nachtaufnahmen); weitere Videokameras an neuralgischen Punkten; gute Ausleuchtung aller Lkw-Parkplätze.

- Alternativ zu der Videoüberwachung aller Randbereiche ist die Errichtung eines Zauns mit einer Mindesthöhe von 1,80 Meter möglich.
- Verfügbarkeit von Toiletten/Waschräumen und Servicebereich, ggf. auch Übernachtungsmöglichkeiten.

Parkplatzbetreiber, auch Nicht-VEDA-Mitglieder, können sich als sogenannte „Premium“- oder „Quality“-Parkplätze zertifizieren lassen. Die Kosten für den Umbau des Parkplatzes hängen vom Umfang der Sicherheitsmaßnahmen ab und belaufen sich insgesamt auf ca. 50.000 bis 200.000 Euro für den gesamten Parkplatz.

BEWERTUNG

Zwar benötigt nicht jeder Lkw-Transport einen Hochsicherheitsparkplatz, jedoch sollte beim Ausbau des Parkraumangebotes in der Region dem wachsenden Bedarf nach Sicherheit Rechnung getragen werden, zumal es in der Region bisher keinen zertifizierten, kommerziellen Sicherheitsparkplatz gibt. Das von der Vereinigung Deutscher Autohöfe e. V. (VEDA) und dem Logistikdienstleisters Kühne + Nagel entwickelte Sicherheitsparkplatz-Konzept zeigt, dass Parkplatzbetreiber und Logistikunternehmen gemeinsam pragmatische und für Speditionen bezahlbare Lösungen entwickeln können.

BEST PRACTICE

Deutschlandweit sind nach Angaben von VEDA bereits 16 Autohöfe als „Premiumparkplätze“ zertifiziert. Zwölf weitere sollen bis Ende 2017 folgen, mit dem Autohof Euro Rastpark Lippetal an der A2 dann auch der erste in Nordrhein-Westfalen mit Platz für ca. 130 Lkw.

MEHR INFORMATIONEN

Informationen und Empfehlungen für Planung, Bau und Betrieb von Sicherheitsparkplätzen stellt der Gesamtverband der Deutschen Versicherungswirtschaft e.V. (GDV) in einem Handbuch zur Verfügung. Darin werden bauliche, sicherheitstechnische und organisatorische Empfehlungen gegeben und der Aspekt Personal diskutiert. Es kann online auf der Webseite des GDV abgerufen werden: www.tis-gdv.de

ANALYTISCHE INSTRUMENTE

Um die bislang beschriebenen Maßnahmen adäquat vorzubereiten und zu begleiten, ist eine Unterstützung durch analytische Methoden und Modelle vorteilhaft. Sie können Fragen zu zukünftigen Bedarfen und zur optimalen Lage von Parkraum beantworten, z. B. auf Basis von Prozessabläufen oder Verkehrsdatenerhebungen.

SIMULATIONSSTUDIE

IDEE

Mit einer Simulationsstudie kann die Wirkung einzelner Maßnahmen mit einem experimentierfähigen Modell abgeschätzt werden. So lässt sich beispielsweise simulieren, wie sich Parkraumkonzepte, dynamische Informationssysteme oder verschiedene Services auf die Auslastung einzelner Raststätten oder auf die Leistung eines Torabwicklungssystems auswirken würden. Der große Vorteil eines Simulationsmodells liegt darin, unendlich viele Szenarien prüfen zu können und Anhaltspunkte für die tatsächlichen Auswirkungen der Maßnahmen zu erhalten.

UMSETZUNG

Zunächst müssen die Ziele der Simulationsstudie klar definiert und Fragen formuliert werden, die zu beantworten sind. Anschließend erfolgt die Datenbeschaffung (z. B. Verkehrsmenge, Prozesse, Leistungen, Ressourcen, Kostensätze). Im Folgenden wird das Modell erstellt (Modellierung), verifiziert und validiert. Anschließend können die vorgesehenen Szenarien abgebildet und mehrere Simulationen durchgeführt werden. Aus dieser Analyse lassen sich schlussendlich Rückschlüsse auf die tatsächlichen Auswirkungen einer Maßnahme ableiten. Kosten entstehen insbesondere für das Personal, die Software-Lizenzen sowie ggf. für das Datenmaterial. Die Qualität der hinterlegten Verkehrsdaten beeinflusst die Verlässlichkeit des Modells in besonderem Maße.

Mögliche Auftraggeber einer Simulationsstudie sind z. B. die potenziellen Betreiber neuer Parkflächen, die Städte und Kommunen oder Eigentums- und Managementgesellschaften von Gewerbegebieten.

BEWERTUNG

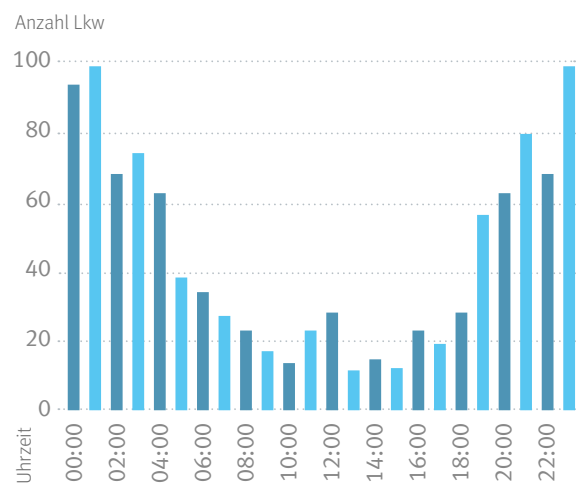
Die Simulation ist ein gutes Werkzeug, um neue Modelle und Methoden kosten- und zeiteffizient zu evaluieren. So entstehen wichtige Erkenntnisse zum Verhalten des Parksystems, ohne dass die Modelle in der Realität implementiert werden müssen. Sie eignet sich insbesondere für Großprojekte, die

mit hohem finanziellem Aufwand verbunden sind. Wichtige Voraussetzung für verlässliche Ergebnisse ist allerdings eine gute Datengrundlage, die alle relevanten Verkehrsströme beinhaltet.

BEST PRACTICE

Im Rahmen des Projekts wurde auf Basis lokaler Verkehrszählungen das Lkw-Parkplatzangebot einer Stadt modelliert. Dabei wurde die Auslastung eines Parkplatzes simuliert, wenn sich die technischen oder organisatorischen Rahmenbedingungen ändern, beispielsweise wenn ein dynamisches Informationssystem eingeführt wird. Für jeden simulierten Fall liefert die Analyse eine Grafik wie die folgende, aus der die Auslastung des Parkplatzes abgelesen werden kann. Aus dem Vergleich mehrerer dieser Grafiken lässt sich etwa schließen, ob das Parkplatzangebot ausreichend ist und wie effizient die Fläche genutzt wird.

BELEGUNG LKW-PARKPLATZ ÜBER DIE ZEIT



Quelle: Universität Duisburg-Essen, Lehrstuhl für Transportsysteme und -logistik

PROZESSANALYSE MITTELS EINES PROZESSDIAGRAMMS

IDEE

Auch wenn Just-in-Time-Belieferungen von immer mehr Unternehmen angestrebt werden, lassen sich Abweichungen zwischen Ankunftszeiten und Be- bzw. Entladezeiten nicht vermeiden. Neben den Unwägbarkeiten des Straßenverkehrs können sie auch auf Ungenauigkeiten im Dokumentations- und Informationsaustausch oder bei den innerbetrieblichen Prozessen zurückzuführen sein. Ein Prozessdiagramm kann helfen, diese Stellen zu identifizieren.

UMSETZUNG

Die Erstellung eines Prozessdiagramms lässt sich am besten als internes Projekt organisieren. Mit Hilfe von Fragebögen können die nötigen Informationen von den beteiligten Stellen gesammelt und innerhalb der Projektgruppe ausgewertet werden. Auf dieser Basis wird ein Prozessdiagramm erstellt, in dem die einzelnen Arbeitsschritte den Beteiligten zugeordnet und der Zeitablauf des Prozesses sowie der Informationsfluss festgehalten werden. Für die Identifizierung von anschließenden Optimierungsprojekten bieten sich Workshops auf der Planungs-, operativen und Verwaltungsebene an.

Für die Darstellung von Prozessdiagrammen werden standardisierte Symbole verwendet, um folgende Aspekte der Prozesse systematisch vorzustellen: Was wird gemacht? Welche Stelle führt diese Tätigkeit durch? Mit welchen Ressourcen? Wie ist das Verfahren und welche Informationen werden an welcher Stelle benötigt?

Für die Erarbeitung eines detaillierten Prozessdiagramms ist ein relativ geringer Zeitaufwand nötig. Der Zeitbedarf für die Umsetzung der abgeleiteten Optimierungsmöglichkeiten wird aber von der Komplexität der einzelnen Maßnahme abhängen.

BEWERTUNG

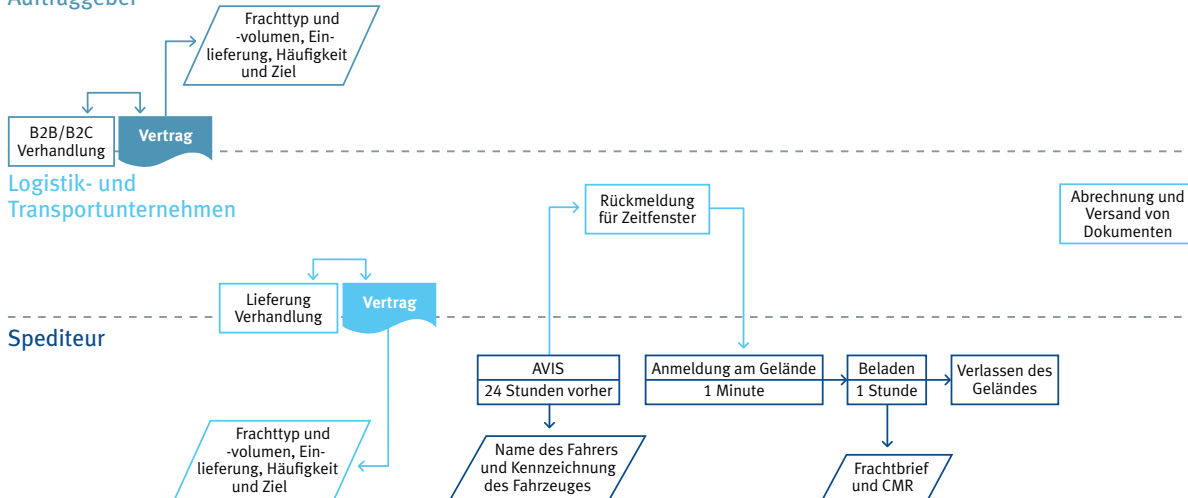
Da die operativen Abläufe der Verlager und Speditionen den Takt für den Parkplatzbedarf beeinflussen, können durch Prozessdiagramme mögliche Ursachen für Wartezeiten analysiert und der zeitliche Bedarf für Parkplätze reduziert werden.

BEST PRACTICE

Im Folgenden ist ein im Projekt erarbeitetes Prozessdiagramm für ein international tätiges Logistik- und Gütertransportunternehmen in Duisburg dargestellt. Das Diagramm fasst die Abläufe, Verantwortlichkeiten, Prozesszeiten und ausgetauschten Informationen zusammen.

PROZESSDIAGRAMM FÜR DIE TRANSPORTABWICKLUNG EINES INTERNATIONALEN LOGISTIKERS

Auftraggeber



Quelle: Universität Duisburg-Essen, Lehrstuhl für Transportsysteme und -logistik

04

➤ AUSBLICK UND PERSPEKTIVE



„Für uns ist wichtig, gemeinsame Lösungen mit unseren Kunden und den verschiedenen Akteuren vor Ort zu finden. Die Probleme im Zusammenhang mit parkenden Lkw fallen natürlich auch auf uns als Duisburger Hafen zurück. Hier gibt es nicht einen Verursacher, sondern bei dem Thema sind wir alle gefragt, an einem Strang zu ziehen und die Situation zu verbessern. Damit tun wir auch etwas für die Qualität unseres Logistikstandorts.“

Markus Bangen
Vorstandsmitglied,
Duisburger Hafen AG



ZUSAMMENFASSUNG

Für einen Logistikstandort wie den Niederrhein ist neben dem Ausbau der Straßeninfrastruktur auch elementar, wie die ruhenden Verkehre organisiert und gesteuert werden. Denn im Schnitt verbringt jeder Lkw mehr als die Hälfte des Tages auf Park- und Rastplätzen, um die vorgeschriebenen Ruhezeiten einzuhalten. Im Projekt „Der Niederrhein, ein sicherer Logistikstandort“ wurden die Bedürfnisse von Fahrern, Anwohnern, Kommunen und Unternehmen in der Region analysiert. Dabei hat sich gezeigt, dass es schon viele verschiedene Ansätze zur Steuerung von Lkw-Verkehren, zur Bereitstellung von Lkw-Parkmöglichkeiten und zur Lkw-Sicherheit gibt.

Die Frage, welche Infrastruktur für den ruhenden Verkehr notwendig ist, lässt sich nicht verallgemeinernd beantworten. Lokal zeigen sich sehr unterschiedliche Bedürfnisse: Aspekte wie Ladungssicherheit oder Lärmschutz sind an einem Ort Treiber der lokalen Diskussion, an einem anderen ist es die sanitäre Versorgung der Fahrer. Die Analyse hat ergeben, wie wichtig es ist, die Zielgruppen klar zu identifizieren und zielgruppenspezifische Lösungen zu entwickeln. Fahrer im Nahverkehr benötigen zuvorderst reine Abstellmöglichkeiten für ihre Fahrzeuge. Im Fernverkehr sieht es anders aus: Sind die Fahrer auf Transitfahrten unterwegs, entsteht der Bedarf nach Parkraum fern abseits der Auftraggeber und Heimatstandorte. Zudem ist nicht ausschließlich Stellfläche, sondern es sind auch zusätzliche Services wie Verpflegung, Duschen und WCs gefragt. In dieser Studie werden für viele verschiedene Aspekte Lösungsoptionen aufgezeigt.

Die notwendige Voraussetzung, um ruhende Verkehre steuern zu können, sind ausreichend Parkflächen, auf die die Lkw gelenkt werden können. Daher ist es perspektivisch wichtig, alternative Angebote zu schaffen. Insbesondere am Niederrhein mit seinem dichten Autobahnnetz sollte der öffentliche Ausbau von Rastanlagen entlang der Autobahnen vorangetrieben werden. Auch für private Investoren können zusätzliche Anreize geschaffen werden, in Parkraum zu investieren. So hat die Analyse den Bedarf nach gesicherten Parkflächen ergeben.

In vielen Städten und Gemeinden am Niederrhein wurden – oft in enger Abstimmung zwischen den Gewerbetreibenden und den städtischen Betrieben – bereits gute und pragmatische Lösungen für die unterschiedlichen Bedarfe gefunden. Auch viele Verlader und Spediteure sind sich ihrer Verantwortung bewusst und schaffen Parkraum für ihre Zulieferer und deren Fahrer. Die in diesem Bericht zusammengestellten Erfahrungen zeigen, dass der Niederrhein bei der Organisation und Steuerung der ruhenden Verkehre ein Vorbild für andere Regionen sein kann. Insbesondere die Kooperation zwischen den Akteuren vor Ort – Städten, Gemeinden und Kreisen, Unternehmen, Hafen- und Terminalbetreibern, Parkplatzbetreibern, Fahrern, Kammern und Wirtschaftsförderungen – zeigt sich als Erfolgsfaktor für die angestoßenen Prozesse.





CHECKLISTE: HANDLUNGSEMPFEHLUNGEN FÜR DIE AKTEURE

Die folgenden Checklisten fassen die Handlungsoptionen, die im Rahmen des Projekts zusammengetragen wurden, für jeden Akteur zusammen. Sie sind als Ideenpool zu verstehen, welche Ansätze verfolgt werden können, um die Bedingungen der ruhenden Verkehre zu verbessern. Die Listen sind nicht ausschließend: Vielmehr ist eine enge Abstimmung

zwischen den einzelnen Akteuren eine wichtige Voraussetzung, um viele der Handlungsempfehlungen umzusetzen. Hier ist wichtig, die spezifische Situation vor Ort zunächst gemeinsam zu analysieren. Darauf aufbauend kann jeder Akteur einen Teil beitragen.

KOMMUNEN UND KREISE

- ☐ Mülltonnen aufstellen und regelmäßig leeren.
- ☐ Straßenreinigung
- ☐ Verstärkt kontrollieren, dass Parkbestimmungen in Gewerbe- und Wohngebieten eingehalten werden, wenn aus diesen häufiges Falschparken berichtet wird.
- ☐ Ggf. neue Parkrestriktionen in Absprache mit den lokalen Gewerbetreibenden umsetzen (Parkraummanagement).
- ☐ Beschilderung optimieren und auf bestehende Parkraumangebote hinweisen (stationär und virtuell).
- ☐ Die Anforderungen des ruhenden Lkw-Verkehrs bei der Ausweisung von Gewerbe- und Logistikparks berücksichtigen.
- ☐ Private Investoren bei der Suche nach geeigneten Flächen für Lkw-Parkplätze unterstützen, Planungsverfahren beschleunigen.
- ☐ Gemeinsame Lösungen mit ansässigen Unternehmen, Verladern und Spediteuren finden (z. B. über Runden Tisch).

LAND UND BUND

- ☐ Ausbau von Lkw-Stellflächen an Raststätten und -plätzen entlang der Bundesautobahnen vorantreiben, sanitäre Anlagen als Mindestausstattung berücksichtigen.
- ☐ Pilotprojekte für technologische Lösungen wie Parkleitsysteme und Kompaktparken auch in NRW starten.
- ☐ Bedarfsorientierte Nutzung von Pkw-Parkplätzen durch Lkw prüfen.
- ☐ Offenheit gegenüber öffentlich-privaten Partnerschaftsmodellen, z. B. Ausbau von Lkw-Stellflächen auf Autohöfen als Ergänzung zum Neubau entlang der Autobahnen.

BETREIBER VON PARKPLÄTZEN

- ☐ Mülltonnen aufstellen und regelmäßig leeren (bei Bedarf).
- ☐ Ausstattung mit sanitären Anlagen (bei Bedarf).
- ☐ Produkte des täglichen Bedarfs anbieten oder Fahrer auf nahegelegene Einkaufsmöglichkeiten hinweisen.
- ☐ Lösungen zur effizienteren Nutzung von Lkw-Stellflächen prüfen (z. B. Kompaktparken).
- ☐ Shared Parking-Lösungen prüfen.
- ☐ Pkw-Parkplätze bedarfsorientiert für Lkw freigeben.
- ☐ Falls lokaler Bedarf besteht, über Sicherheitsparkplätze nachdenken.

FAHRER

- ☐ Parkplätze sauber hinterlassen, Müll sachgerecht entsorgen.
- ☐ Wiederholende Probleme, die bei der Parkplatzsuche oder Nutzung auftreten (z. B. Beschilderung, Mangel an Stellplätzen, fehlende Ausstattung an Mülleimern) kommunizieren und konstruktive Vorschläge zur Verbesserung machen.
- ☐ Rechtzeitig bei Disponenten oder Auftraggebern erkundigen, wo am Be- oder Entladeort Warte- und Ruhezeiten verbracht werden können.
- ☐ Parkplätze aufsuchen, die für das Parken mit Lkw geeignet sind. Einfahrten nicht zuparken.



HAFEN- UND TERMINALBETREIBER

- Bei der Vermarktung von Gewerbe- und Logistikparks die Anforderungen des ruhenden Lkw-Verkehrs berücksichtigen.
- Unternehmen vor Ort über Parkmöglichkeiten informieren und Informationsmaterial über lokale Infrastruktur und Parkmöglichkeiten zusammenstellen.
- Beschilderung optimieren und auf bestehende Parkraumangebote hinweisen (stationär und virtuell).
- Ggf. selbst Parkraum schaffen.
- Gemeinsame Lösungen mit Kommune, ansässigen Unternehmen, Verladern und Spediteuren finden (z. B. über Runden Tisch).

GEWERBETREIBENDE VOR ORT

- Probleme, die im Zusammenhang mit dem ruhenden Verkehr auftreten, den Verantwortlichen mitteilen; konstruktive Alternativen aufzeigen.
- Ggf. selbst an lokalen Initiativen beteiligen, z. B. durch das Aufstellen von Mülltonnen.
- Im Austausch mit Nachbarbetrieben und Kommune gemeinsame Lösungen finden (z. B. über Runden Tisch).
- Kooperation mit anderen Gewerbetreibenden vor Ort.

SPEDITEURE

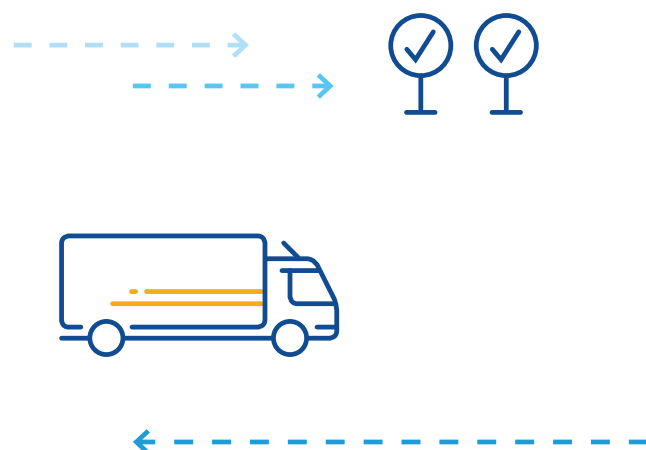
- Eigenen Fahrern am Heimat- oder regelmäßigen Einsatzort Abstellmöglichkeiten anbieten.
- Fahrern ermöglichen, längere Warte- und Ruhezeiten abseits des Heimatortes auf geeigneten, ggf. kostenpflichtigen Lkw-Parkplätzen zu verbringen.
- Fahrer über Zufahrtswege und Parkmöglichkeiten informieren (Informationsmaterial über lokale Infrastruktur und Parkmöglichkeiten zusammenstellen, in Zusammenarbeit mit den Kunden).
- Shared Parking-Lösungen prüfen.
- Aufgeschlossenheit gegenüber den Problemen und Bedürfnissen parkender und wartender Fahrer zeigen.
- Bereitschaft zur Zusammenarbeit mit lokalen Akteuren bei der Lösung von Problemen im ruhenden Verkehr (Runder Tisch).

VERLADER

- Eigenen Fahrern Abstellmöglichkeiten anbieten.
- Fahrern von Lieferanten und Kunden während der Be-/Entladung Zugang zu sanitären Anlagen (und Kantinen) ermöglichen.
- Lieferanten und Kunden über Zufahrtswege und Parkmöglichkeiten informieren (Informationsmaterial über lokale Infrastruktur und Parkmöglichkeiten zusammenstellen).
- Torabwicklungsprozesse mit Blick auf die damit verbundenen Wartezeiten prüfen.
- Mülltonnen aufstellen und regelmäßig leeren.
- Aufgeschlossenheit gegenüber den Problemen und Bedürfnissen parkender und wartender Fahrer zeigen.
- Bereitschaft zur Zusammenarbeit mit lokalen Akteuren bei der Lösung von Problemen im ruhenden Verkehr (Runder Tisch).

KAMMERN UND WIRTSCHAFTSFÖRDERUNGEN

- Akteure zusammenbringen und den Prozess moderieren.
- Informationsmaterial über lokale Infrastruktur und Parkmöglichkeiten zusammenstellen (z. B. Infolyer).





IMPRESSUM

QUELLEN STATISTIK

Berechnungen der Niederrheinischen IHK: Seiten 6, 7, 9, 10, 19 -- Bundesagentur für Arbeit: Seite 19 -- Bundesamt für Güterverkehr: Seiten 25, 32, 34 -- Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur: Seiten 9, 11 -- Duisburger Hafen AG: Seiten 10, 19 -- Gesamtverband der Deutschen Versicherer: Seite 34 -- KRAVAG Versicherung: Seite 32, 34 -- LKA Niedersachsen: Seiten 34, 36 -- Statistisches Bundesamt: Seite 9 -- Straßen.NRW: Seiten 7, 13, 15 -- Tank & Rast: Seite 15 -- Transport Asset Protection Association: Seiten 32-33 -- TÜV Rheinland: Seite 25 -- Universität Duisburg-Essen/Lehrstuhl für Transportsysteme und -logistik: Seiten 26-30, 54-55 -- Universität Duisburg-Essen/Zentrum für Logistik und Verkehr: Seiten 15, 17, 21

BILDNACHWEISE

ArcelorMittal Duisburg: Seite 8 -- Birgit Seidel: Seite 35 -- DeltaPort GmbH & Co. KG: Seite 22 -- Duisburger Hafen AG: Seite 56 -- Kühne + Nagel (AG & Co.) KG: Seite 24 -- Niederrheinische IHK: Seite 2 -- thyssenkrupp Steel Europe AG: Seite 36 -- Universität Duisburg-Essen: Seite 3 -- VVWL NRW: Seite 11 -- Wirtschaftsförderung Kreis Kleve GmbH: Seite 6

Wir bedanken uns bei unseren Projektpartnern, die das Projekt finanziell und intellektuell unterstützt haben:

- ArcelorMittal Duisburg GmbH
- DeltaPort GmbH & Co. KG
- Duisburger Hafen AG
- Kühne + Nagel (AG & Co.) KG
- thyssenkrupp Steel Europe AG
- EntwicklungsAgentur Wirtschaft des Kreises Wesel
- Wirtschaftsförderung Kreis Kleve GmbH
- Dialogistik Duisburg e.V.
- Logistikcluster NRW

HERAUSGEBER

Niederrheinische Industrie- und Handelskammer
Duisburg – Wesel – Kleve zu Duisburg
Mercatorstraße 22–24
47051 Duisburg
Telefon 0203 2821-0
www.ihk-niederrhein.de

REDAKTION UND ANSPRECHPARTNER

Prof. Dr.-Ing. Bernd Noche, Andreas Hoene,
Melissa Szymiczek
Universität Duisburg-Essen, Zentrum für Logistik und
Verkehr, Lehrstuhl für Transportsysteme und Logistik

Ocke Hamann, Dr. Ansgar Kortenjann, Sabine Jürschik
Niederrheinische Industrie- und Handelskammer,
Duisburg – Wesel – Kleve

KONZEPT UND DESIGN

WSBS Design, Dortmund, www.wsbs.design

DRUCK

Druck & Verlag Kettler GmbH, Bönen

Wir verwenden nach Möglichkeit die männliche und weibliche Sprachform, nur aus Gründen der besseren Lesbarkeit wird die männliche Sprachform verwendet.

Stand: September 2017





Das Projekt „Der Niederrhein, ein sicherer Logistikstandort“ wurde aus Mitteln des Europäischen Fonds für regionale Entwicklung (EFRE) und aus Landesmitteln gefördert.



EUROPÄISCHE UNION
Investition in unsere Zukunft
Europäischer Fonds
für regionale Entwicklung



EFRE.NRW
Investitionen in Wachstum
und Beschäftigung