

Straßenausweichkarte

Für die Transporteure bringt das Ferienfahrverbot erhebliche Einschnitte bei ihrer Tourenplanung mit sich. Der Bundesverband Güterkraftverkehr, Logistik und Entsorgung (BGL) hat daher die betroffenen Straßenabschnitte in einer Karte zusammengefasst und mit Alternativstrecken versehen, die mit den regionalen Straßenbauverwaltungen abgestimmt wurden. Darüber hinaus enthält die Ausweichstreckenkarte die Lkw-Fahrverbote der Nachbarländer im Juli und August sowie eine Übersicht über staugefährdete Autobahnabschnitte während der Ferienzeit in Deutschland. Die Karte kann beim BGL bezogen werden.

Fahrverbote in der Ferienzeit auf folgenden Strecken
(Autobahnen und Bundesstraßen in beide Fahrtrichtungen):

A 1	vom AB-Dreieck Erfttal über AB-Kreuz Leverkusen-West, Wuppertal, Kamener Kreuz, Münster bis Anschlussstelle Lohne/Dinklage
A 2	Vom AB-Kreuz Oberhausen bis AB-Kreuz Bad Oeynhausen
A 3	AB-Kreuz Oberhausen bis AB-Kreuz Köln-Ost; vom Mönchhof Dreieck über das Frankfurter Kreuz bis AB-Kreuz Nürnberg
A 4	Vom Kirchheimer Dreieck bis zur Landesgrenze Thüringen bei Herleshausen
A 5	Vom Hattenbacher Dreieck bis Bad Homburger Kreuz, von Darmstädter Kreuz bis Anschlussstelle Karlsruhe-Süd und von der Anschlussstelle Offenburg bis Autobahndreieck Neuenburg
A 6	Von der Anschlussstelle Schwetzingen-Hockenheim bis zum AB-Kreuz Nürnberg-Süd
A 7	Von der Anschlussstelle Schleswig/Jagel bis Autobahndreieck Bordesholm; von der Anschlussstelle Soltau-Süd bis Anschlussstelle Göttingen-Nord; vom AB-Dreieck Schweinfurt/Werneck über AB-Kreuz Biebelried; AB-Kreuz Ulm/Elchingen und AB-Dreieck Allgäu bis zum Autobahnende Bundesgrenze Füssen
A 8	Vom AB-Dreieck Karlsruhe bis zur Anschlussstelle München-Obermenzing und von der Anschlussstelle München-Ramersdorf bis Anschlussstelle Bad Reichenhall
A 9/E 51	Berliner Ring (Abzweigung Leipzig/Autobahndreieck Potsdam) bis Anschlussstelle München-Schwabing

A 10	Berliner Ring, vom AB-Dreieck Werder über Anschlussstelle Potsdam-Nord bis Anschlussstelle Berlin-Spandau
A 45	Von der Anschlussstelle Dortmund-Süd über Westhofener Kreuz und Gambacher Kreuz bis Seligenstädter Dreieck
A 61	AB-Kreuz Meckenheim über AB-Kreuz Koblenz bis AB-Dreieck Hockenheim
A 81	Von der Anschlussstelle Stuttgart-Zuffenhausen bis Anschlussstelle Gärtringen
A 92	AB-Dreieck München-Feldmoching bis Anschlussstelle Oberschleißheim und vom AB-Kreuz Neufahrn bis Anschlussstelle Erding
A 93	Autobahndreieck Inntal bis Anschlussstelle Reischenhart
A 99	AB-Dreieck München Süd-West über Kreuz München-West; AB-Dreieck München-Allach; Dreieck München-Feldmoching; Kreuz München-Nord; Kreuz München-Ost; Kreuz München Süd sowie Dreieck München-Eschenried
A 831	Anschlussstelle Stuttgart-Vaihingen bis Kreuz Stuttgart
A 980	AB-Kreuz Allgäu bis Anschlussstelle Waltenhofen
A 995	Anschlussstelle Sauerlach bis Kreuz München Süd
B 31	Von Anschlussstelle Stockach-Ost der A 98 bis Anschlussstelle Sigmarszell der A 96
B 96/E 251	Neubrandenburger Ring bis Berlin

Quelle: Bundesministerium für Digitales und Verkehr



Die Fahrverbote in Europa finden Sie aktuell in unserer kostenlosen Fahrer-App

Kostenlos im Google Play Store oder unter www.fahrer-app.de





Ruhe im Container

Mit einer innovativen Übernachtungsmöglichkeit zwischen Motel, Hotel und Tiny House will Roatel vor allem Lkw-Fahrer ansprechen.

Wer als Lkw-Fahrer nach einem harten Arbeitstag endlich einen Parkplatz für die Nachtruhe gefunden hat, kann sich freuen. Doch von nächtlicher Ruhe kann angesichts des Verkehrslärms auf den Autobahnraststätten kaum die Rede sein. Eine bequemere und erholsamere Alternative zur Fahrerkabine bietet das junge Unternehmen „Roatel“. Das Start-up baut Frachtcontainer zu günstigen Mini-Hotels um, die an Raststätten und Tankstellen aufgestellt werden.

Mit dieser innovativen Übernachtungsmöglichkeit zwischen Hotel, Motel und Tiny House will Roatel (der Name setzt sich aus Road und Hotel zusammen) vor allem Lkw-Fahrer ansprechen. Denn nach den neuen Richtlinien des „Mobilitätspakets I“ dürfen diese ihre wöchentliche Ruhezeit von 45 Stunden nicht mehr in der Fahrerkabine verbringen. Doch Unterkünfte in Autobahnnahe, die auch über einen Lkw-Parkplatz verfügen, sind rar.

Ende vergangenen Jahres war das Unternehmen bundesweit an 25 Standorten vertreten. „Mit einer Auslastung von 65 bis 100 Prozent, je nach Standort und Lage, sind wir sehr zufrieden“, verrät Christian Theisen, Mitgründer des Start-ups. Deshalb arbeitet das Unternehmen daran, die Containerproduktion

Fotos: Roatel

weiter auszubauen, um das Netz der Roatel-Unterkünfte in diesem Jahr zügig zu erweitern.

Klein aber fein

In einem umgebauten Seefrachtcontainer befinden sich vier separate Zimmer mit einer Größe von 7,5 Quadratmetern und einer Deckenhöhe von 2,5 Metern. Zur Zimmerausstattung gehören ein bequemes Bett (200 cm x 90 cm), eine Garderobe, eigenes Duschbad und eigene Toilette. Natürlich gibt es auch frische Handtücher und Bettwäsche. Zur weiteren Ausstattung zählt ein Tisch mit Sitzgelegenheit, ein Fernseher, ein großes Fenster mit elektrischem Rolllö und Plisse sowie eine Klimaanlage mit Lüftungsautomatik. Außerdem sind die Unterkünfte sowie die Parkplätze kameraüberwacht, einbruchssicher und schallsoliert.

Knapp 50 Euro kostet eine Übernachtung im Mini-Motel inklusive WLAN-, USB- und Satellitenanschluss. Reservierung und Abrechnung erfolgen online unter my.roatel.com, ebenso Check-in und Check-out. Dazu erhält jeder Gast nach der Buchung einen digitalen Zimmerschlüssel als persönlichen Code per E-Mail auf sein Smartphone. Eine zusätzliche App ist nicht erforderlich.

Expansionspläne

Aktuell ist das Start-up nach eigenen Angaben mit 112 Roatel-Zimmern in sieben Bundesländern vertreten. Ziel des Unternehmens ist es, ein flächendeckendes Hotelnetz entlang der Autobahnen in Deutschland und Europa aufzubauen. „Unser Geschäftsplan sieht vor, innerhalb der nächsten fünf Jahre 600 Roatels mit je vier Zimmern allein in Deutschland zu errichten, insgesamt also 2.400 Übernachtungsmöglichkeiten“, erklärt Christian Theisen.

Knapp 50 Euro kostet eine Übernachtung im Roatel.



sich die Löhne. Statistisch liegt das durchschnittliche Monatsgehalt eines Lkw-Fahrers in Deutschland bei etwa 2.500 bis 3.500 Euro brutto. Ein Lkw-Fahrer mit langjähriger Berufserfahrung und zusätzlichen Qualifikationen wie dem Gefahrguttransport oder dem Führen von Spezialfahrzeugen kann sicherlich einen höheren Lohn erwarten. Dennoch ist das Einkommen für Kraftfahrer oft niedriger als in anderen Berufen mit ähnlicher Verantwortung und Belastung.

Arbeitsbedingungen

Auch wenn die Unternehmer die Gehälter stetig anpassen – allein mehr Geld für die harte Arbeit der Trucker wird die Misere gewiss nicht aus der Welt schaffen. Auch die Arbeitsbedingungen müssen sich verbessern. Denn für die meisten Lkw-Fahrer sind Zeitdruck und Stress an der Tagesordnung. Ursache hierfür sind neben überfüllten Autobahnen auch die Wartezeiten an den Laderampen. Dieser Zeitraum kann von der Anmeldung des Lkw am Empfang bis zum Beginn der Be- oder Entladung mehrere Stunden betragen. Anlass zur Kritik gibt insbesondere der häufig unangemessene persönliche Umgang und der harsche Ton zwischen Rampenpersonal und den Fahrern. Die Verantwortlichen von Industrie und Handel sind daher dringend angehalten, für ein besseres Zeitmanagement und mehr Personal für die Abfertigung zu sorgen. Denn nach langem Warten müssen die Kapitäne der Landstraße vielfach ihren Lkw beim Kunden auch noch selbst be- und entladen, obwohl die vertraglichen Vereinbarungen es nicht vorsehen. Ein Vorschlag zur Lösung dieses Problems kommt vom BGL: Ein Verbot für Be- und Entladetätigkeiten der Fahrer, wie es bereits in Spanien und Portugal der Fall ist.

Dies wäre freilich Aufgabe der Politik, die sich außerdem darum kümmern muss, dass endlich ausreichend Parkplätze mit menschenwürdigen sanitären Anlagen vorhanden sind. Zum Mindestmaß an Wertschätzung gehört schließlich, dass den Fahrern nach einem harten Arbeitstag ein sicherer Platz für die Nacht und hygienisch respektable Toiletten und Duschen zur Verfügung stehen.

Um die Situation an den Laderampen zu verbessern, sind die Verantwortlichen von Industrie und Handel dringend angehalten, für ein besseres Zeitmanagement und mehr Personal für die Abfertigung zu sorgen.



Mit 16,5 Jahren, so sieht es die EU-Kommission vor, sollen Nachwuchsfahrer mit ihrem Lkw-Führerschein beginnen können.

Mit 17 in die Fahrerkabine

Der Fahrermangel ist seit langem bekannt - Lösungsvorschläge gibt es viele, jedoch wenig Konkretes. Nun hat die EU-Kommission Pläne vorgestellt, die es künftig unter bestimmten Voraussetzungen erlauben, die Lkw-Führerscheinprüfung bereits mit 17 Jahren absolvieren zu können. Die Kommission erhofft sich somit, die Attraktivität des Berufs des Lkw-Fahrers bei jungen Menschen zu steigern.

Aktuell gilt in der EU ein empfohlenes Regelalter von 21 Jahren, um einen Lkw der Klassen C und CE fahren zu dürfen. Im Rahmen einer Ausbildung zum Berufskraftfahrer darf der Lehrling für seine Führerscheinprüfung allerdings bereits mit 18 hinter das Steuer. Ab 21 Jahren ist ihm dann das Fahren eines schweren Lastkraftwagens ohne Einschränkungen erlaubt.

Nach Meinung der Kommission und vieler europäischer Verkehrsverbände hält diese Regelung jedoch viele Schul-

Foto: muse studio/Adobe Stock



Maut-Säule
von Toll Collect
an einer
Bundesstraße.

Milliardenschwere Mauterhöhung

Trotz heftiger Proteste des heimischen Güterkraftverkehrsverbandes und seiner Verbände hat der Bundesrat im vergangenen Sommer der Novelle des Lkw-Mautgesetzes zugestimmt. Somit konnte die vom Bundestag bereits beschlossene Einführung des CO₂-Aufschlags zum 1. Dezember 2023 umgesetzt werden.

Damit setzt sich die Straßenbenutzungsgebühr künftig aus vier Mautkomponenten zusammen: Infrastrukturkosten, Luftverschmutzung, Lärmbelastung und der neuen Mautkomponente „verkehrsbedingte CO₂-Emissionen“ in Höhe von 200 Euro pro Tonne Kohlendioxid.

Außerdem wird ab dem 1. Juli 2024 die Gewichtsgrenze für die Mautpflicht von 7,5 auf 3,5 Tonnen gesenkt. Darüber hinaus wurden mit dem Jahreswechsel auch erdgasbetrie-

Foto: Toll Collect/Marco Urban

Im Dezember 2023 wurde der neue Mautaufschlag für „verkehrsbedingte CO₂-Emissionen“ in Höhe von 200 Euro pro Tonne Kohlendioxid eingeführt.

bene Lkw (CNG/LNG) entsprechend der Einstufung in Schadstoffklassen wie dieselbetriebene Fahrzeuge mautpflichtig. Die bisherige Mautbefreiung für CNG/LNG-Lkw wurde damit aufgehoben.

Emissionsfreie Lastkraftwagen wie Elektrofahrzeuge und Wasserstoffverbrenner sowie Lkw mit einer Wasserstoff-Brennstoffzelle bleiben bis Ende 2025 von der Mautpflicht befreit. Danach wird für sie eine um 75 Prozent reduzierte Gebühr für die Mautteilsätze Infrastruktur, Luftverschmutzung und Lärmbelastung fällig.

Mehreinnahmen und Verwendung

Insgesamt rechnet das Bundesministerium für Digitales und Verkehr (BMDV) für den Zeitraum 2023 bis 2027 mit Maut-einnahmen in Höhe von 72,5 Milliarden Euro (Anm.d. Red.: Für 2028 wird die Maut auf Basis des turnusmäßigen Wegeguta-chtens neu berechnet). Davon entfallen nach Angaben des Ministeriums 27,2 Milliarden Euro auf den neu eingeführten CO₂-Aufschlag und 3,9 Milliarden Euro auf die Mautausweitung auf kleinere Lkw. Daraus ergeben sich für diesen Zeitraum Mehreinnahmen von rund 31 Milliarden Euro.

Wurden die Einnahmen aus der Maut bislang in den Erhalt und Ausbau der Autobahnen und Bundesstraßen investiert, soll die Verwendung der Einkünfte künftig neu geregelt werden. So wird die Hälfte der Mauteinnahmen weiterhin zweckgebunden für die Verbesserung der Verkehrsinfrastruktur der Fernstraßen verwendet. Der zweite Teil ist für Maßnahmen im Bereich Mobilität und hier ganz überwiegend für das Bundesschiennetz bestimmt.

Umstieg auf klimafreundliche Fahrzeuge

Mit der Änderung des Mautgesetzes verfolgt die Bundesregierung das Ziel, den Umstieg auf klimaneutrale Antriebe zu beschleunigen. „Denn“, so der Verkehrsminister Volker Wissing, „Nutzfahrzeuge verursachen derzeit ein Drittel der gesamten CO₂-Emissionen im Verkehrssektor“.

Mit der Einführung des neuen CO₂-Aufschlags erhofft sich die Bundesregierung einen schnelleren Umstieg auf klimaneutrale Antriebe.



Leistungsstarke Ladesäulen mit bis zu 300 kW Gleichstrom-Ladeleistung sollen kurze Zwischenladungen erlauben. In einer Stunde von 20 auf 80 Prozent ist damit möglich.

E-Lkw – Einsatz und Fahrtechnik

Eine erfolgreiche Elektrifizierung des Straßengüterverkehrs setzt eine bedarfsgerechte, leistungsstarke Ladeinfrastruktur voraus. Reicht bei einem Pkw eine 22-kW-Wallbox, werden für einen E-Lkw leistungsfähige Gleichstrom-Ladesäulen mit bis zu 300 kW Ladeleistung benötigt. Diese „Hypercharger“ ermöglichen die Aufladung von 20 auf 80 Prozent der Akkus in gerade einmal einer Stunde – genug, um die tägliche Fahrzeit-Pause mit einem Ladestopp auszufüllen. Der flächendeckende Ausbau von Hyperchargern entlang der Lkw-Haupttrouten hat bereits begonnen und wächst stetig.

Für einen wirtschaftlich sinnvollen Betrieb eines E-Lkw (auch BEV genannt) muss selbstverständlich auch der Einsatz passen. Hier sind die Flottenbetreiber gefordert: Zu klären sind die Streckenprofile, Auslastung und natürlich die Leistungsfähigkeit des betriebseigenen Stromanschlusses. Denn wer heute eine Flotte von 20 oder mehr E-Fahrzeugen betreiben will, muss den

Fotos: Robert Domina

Strombedarf eines 1.000-Seelen-Dorfes bereitstellen können. Diese Anschlussleistung ist bei vielen Betrieben nicht immer gegeben.

Richtige Fahrtechnik mit dem E-Lkw

Das Schöne am E-Lkw ist: Er verbraucht nicht nur Energie, er kann sie auch in Form von Bremsenergie zurückgewinnen und zu einem großen Teil in die Batterien wieder einspeisen. Diese Energie-Rückgewinnung nennt man Rekuperation oder neudeutsch „Recharging“.

Wer zum ersten Mal einen E-Lkw fährt, ist zunächst überrascht, wie unkompliziert sich die eigentliche Bedienung gestaltet. „Einschalten und losfahren“ heißt die Devise. Je nachdem, wie es der Hersteller eingestellt hat, rollt der BEV bei „Gaswegnahme“ mit keiner, nur leichter oder kräftiger Rekuperation, etwa nach Gaswegnahme beim Annähern an einen Kreisverkehr oder einer Ampel. Oft lässt sich diese Charakteristik im Fahrmenü einstellen.

Mittlerweile übernehmen viele Hersteller bereits das vom E-Pkw her bekannte „One-Pedal-Driving“: Hier gibt es einen Punkt im Gaspedalweg, der das kräftefreie Rollen, ähnlich dem Segeln, erlaubt. Lupft man den Gasfuß weiter, beginnt der Rekuperations-Vorgang, was stets mit einer mehr oder weniger starken Verzögerung einhergeht – bis zum Stillstand. Gut zu beobachten ist dies am Energie-Meter, einem Instrument, das oft anstelle des Drehzahlmessers im Instrumententräger sitzt. Wandert dessen Zeiger nach rechts, wird der Grad der Beschleunigung in Prozent angezeigt. Bei Gaswegnahme wandert der Zeiger Richtung Null, hier herrscht freies Rollen, gehalten über den feinfühligsten Gasfuß. Noch weniger Druck aufs „Gaspedal“



Energie-Meter statt Drehzahlmesser im eActros: Ausschläge nach rechts signalisieren Energieverbrauch, nach links Energiegewinn durch Rekuperation.



Aktuelle Urteile

Keine Bedenkzeit bei Rettungsgasse

Kommt der Verkehr auf der Autobahn zum Erliegen, müssen die Autofahrer eine Rettungsgasse bilden. Diese einfache, aber lebensrettende Regel, um Rettungsfahrzeugen die Zufahrt zu einer Unfallstelle zu ermöglichen, ist bekannt. Doch ab wann muss eine Rettungsgasse gebildet werden? Über diese Frage musste das Oberlandesgericht (OLG) Oldenburg entscheiden:

Ein Autofahrer wurde dabei erappt, wie er sich in einer Stop-and-go-Situation auf einer dreispurigen Autobahn nicht an der Bildung einer Rettungsgasse auf dem mittleren Fahrstreifen beteiligte. Während die meisten anderen Fahrzeuge weit nach rechts auswichen, blieb er auf der linken Spur. Er wurde mit einem Bußgeld von 230 Euro belegt. Dagegen legte der Mann Widerspruch ein, weil er der Meinung war, die Gasse müsse erst nach einer gewissen Zeit des Stillstandes gebildet werden.

Die Richter stellten jedoch klar, dass die Rettungsgasse nach § 11 Abs. 2 der Straßenverkehrsordnung (StVO) unverzüglich zu bilden ist, sobald auf einer Autobahn nur noch Schrittgeschwindigkeit gefahren werden kann oder der Verkehr zum Stillstand gekommen ist. Eine Bedenk- oder Einschätzungszeit sieht die StVO nicht vor. (Az.: 2 Ss OWi 137/22)

Vollbremsung nach Wendemanöver

Ein Pkw-Fahrer leitet auf einer Bundesstraße ein Wendemanöver ein, nachdem er kurz zuvor am rechten Fahrbahnrand angehalten hatte. Ein hinter ihm fahrender Lkw-Fahrer musste daraufhin eine Vollbremsung durchführen. Dabei verrutschte seine Ladung und beschädigte die Stirnwand des Laderaums erheblich.

Ein langer Streit um die Schadensregulierung endete schließlich vor dem Oberlandesgericht Karlsruhe. Das Gericht stellte klar, dass die Schuld für das abrupte Abbremsen des Lastwagen-

Foto: Polizei Bayern

fahrers beim Autofahrer liege, der durch sein grob verkehrswidriges Wendemanöver einen Verkehrsstoß begangen habe.

Zur Beschädigung der Stirnwand sei es jedoch nur gekommen, weil die Ladung unzureichend gesichert gewesen sei. Auch wenn der Absender des Transportguts dafür gesorgt habe, dass es mit Folie auf Paletten verpackt wurde, sei der Lkw-Fahrer für die Ladungssicherung verantwortlich, so die Richter weiter. Deshalb beschränkten sie die Haftung des Pkw-Fahrers auf ein Drittel des Schadens. (Az.: 9 U 66/19)

Kreuzungsräumer oder Rotlichtverstoß?

Ein Autofahrer näherte sich innerorts einer grünen Ampel. Aufgrund des hohen Verkehrsaufkommens gelang es ihm nur, die Haltelinie vor der Ampel um 50 Zentimeter zu überfahren. Danach kam er hinter zwei anderen Fahrzeugen zum Stehen. Seine Fahrt konnte er erst fortsetzen, als die Ampel bereits auf Rot umgesprungen war. Dabei kam es beinahe zu einem Zusammenstoß mit einer Straßenbahn.

Das Amtsgericht Berlin verurteilte den Autofahrer deshalb wegen eines fahrlässigen Rotlichtverstoßes mit Gefährdung des Straßenverkehrs zu einer Geldbuße von 250 Euro und einem einmonatigen Fahrverbot. Gegen das Urteil legte der Betroffene Rechtsbeschwerde ein. „Er habe keinen Rotlichtverstoß begangen, da er die Ampel bei Grün überfahren habe und berechtigt gewesen sei, die Kreuzung zu räumen“, so seine Argumentation.

So landete der Fall vor dem Berliner Kammergericht (KG). Das KG bestätigte jedoch die Entscheidung des Amtsgerichts: Der Betroffene habe das Haltegebot vor der Kreuzung nach § 37 Abs. 2 Satz 7 StVO missachtet und einen Rotlichtverstoß begangen, er sei kein Kreuzungsräumer gewesen. Denn gehen das Überfahren der Haltelinie bei Grünlicht und das Einfahren in den Kreuzungsbereich nicht nahtlos ineinander über, weil zwischen beiden Verkehrsvorgängen ein verkehrsbedingtes Halten (z.B. infolge eines Rückstaus) vor der Ampel liegt, darf der Fahrzeugführer nicht in den geschützten Kreuzungsbereich einfahren, wenn er diesen erst nach Beginn des Rotlichts erreicht.

(Az.: 3 Ws (B) 354/21)

Wer aufgrund stockenden Verkehrs die Haltelinie einer grünen Ampel überfährt und dann zum Stehen kommt, darf seine Fahrt nicht fortsetzen, nachdem die Ampel auf Rot gesprungen ist.