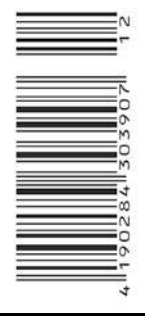


nur
3,90 €

Österreich 4,40 € • Schweiz 7,20 sfr. • BeNeLux 4,60 € • DK 45,00 DK • ITA 5,10 € • Port. 5,10 € • B2843E 3,90 €

Trucke

Weiterhin
am Kiosk



Beruf | Technik | Leidenschaft

12/2020



EURO TRUCK TEST

Seite 20

1260 PS im Dreikampf



FRÖHLICHE RACE-TRUPPE

Zu Besuch bei Hahns Seite 50



HEIDE-SHOW Seite 42

Supertrucks im Dreierpack



SPEDI-REPORT

IW-Transport Seite 58

- **FAKTENCHECK EU-MOBILITÄTSPAKET** 5 Mythen in der Prüfung Seite 64
- **NEUVORSTELLUNGEN** Iveco X-Way 570 und MAN TGL/TGM/TGS Seiten 32/36
- **SCHLAFVERBOT IM LKW** Neue Ideen für die Übernachtung Seite 62



© Strohecker Architekten

TruckerBase, ein Wohnturm für Lkw-Fahrer

Schöner wohnen

Die regelmäßige Wochenruhezeit darf nicht mehr im Lkw verbracht werden. Doch wohin? Erste Projekte mit Übernachtungsmöglichkeiten für Berufskraftfahrer wie „truckerBase“ sind im Entstehen.

Wo übernachten? Diese bange Frage stellt sich für Fernfahrer beziehungsweise ihre Disponenten, seit EU-weit im Zuge des „Lkw-Nomaden“-Kampfs die regelmäßige Wochenruhezeit mit 45 Stunden nicht mehr im Lkw verbracht werden darf. Hätte man die Fahrer gefragt, würden sicher viele die eigene Kabine und deren Annehmlichkeiten einem sterilen Hotelzimmer vorziehen – wenn es sie denn überhaupt gäbe.

Anbieter passender Übernachtungsmöglichkeiten sind rar. Normale Hotels und Gasthöfe für Touristen sind meist weitab von den Bundesstraßen und Autobahnen gelegen, sie haben zudem einen relativ hohen Standard und sind entsprechend teuer. Strategisch besser liegen die Motels an den Fernstraßen. Tank und Rast etwa betreibt rund 50 Autobahnhotels, der durchschnittliche Tagespreis liegt aber auch hier bei 59 Euro ohne Frühstück.

Private Betreiber wie etwa das Hotel Strohofer in Geiselwind an der A 3 oder das Hotel Sleepinger am EuroRastpark Schweitenkirchen (A 9) unterbieten das. Auch Pensionen oder Monteurzimmer, (unter www.deutschland-monteurzimmer.de) sind in der Preisklasse 30 bis 50 Euro zu haben –

aber wie an deren Standort kommen und wohin mit dem Lkw?

EINIGE SPEDITIONEN BAUEN EINFACH SELBST ETWAS

Einzelne Unternehmen sind derzeit dabei, selbst für Unterkünfte zu sorgen, auf dem eigenen Betriebshof. Etwa die Speditionsgruppe Itho, die im baden-württembergischen Neuenstein ein Gebäude mit zwölf Zimmern, einer Küche und Gemeinschaftsräumen für Fahrer plant. Das Schweizer Unternehmen LOG (Logistik ohne Grenzen) errichtet in Stühlingen derzeit einen neuen Firmensitz in Deutschland. Mit integriert: ein Motel mit 18 Zimmern/36 Betten, sanitären Anlagen, drei Küchen und ein Raum für Waschmaschinen und Trockner.

Im Entstehen sind auch erste Baukonzepte wie „sleep-in-a-box“ sowie Buchungsplattformen wie log-log (siehe Kasten rechts).

Auch das Grazer Architekturbüro Strohecker hat sich des Problems Fahrerunterkünfte angenommen. CEO Guido R. Strohecker beschäftigt sich schon länger mit Speziallösungen für die Bau- oder Transportbranche. 2013 etwa entwickelte

Neue Fahrerhotels und Plattformen

<https://www.roatel.com>

Die roatel GmbH arbeitet derzeit an einem Mikrohotel-Konzept.

<https://www.truckerhotels.de/>

Lothar Flügel-Falter, Thalheim, plant ein Truckerhotel-Online-Verzeichnis.

<https://www.sleep-in-a-box.de>

soll, so CEO Tarik Bekrater, eine „moderne Übernachtungslösung“ zu günstigen Preisen in Form von verschieden großen mobilen Wohncontainern werden, aktuell viele Gespräche mit Interessenten.

<https://www.log-log.eu> (sh. Foto)

Betreiber: log-log digital GmbH. Das Buchungsportal will Speditionen mit Beherbergungsbetrieben und Anbietern von Unterkünften vernetzen.

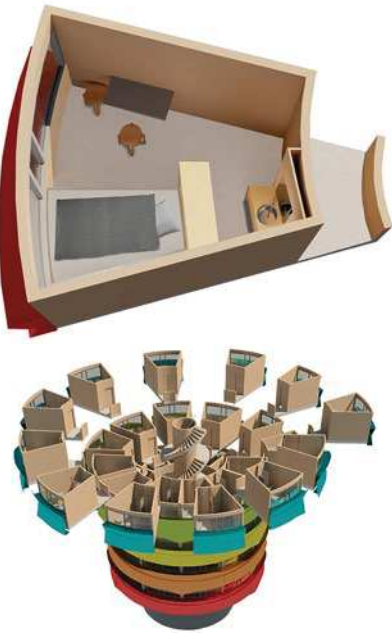
Millionen Fernfahrer suchen ein Bett zum Schlafen – und das jede Woche.

log-log bringt Truckler ins Bett und Truckler näher zur Straße. Das Trucker-Übernachtungsportal vernetzt Speditionen mit Beherbergungsbetrieben und Anbietern von Unterkünften und Schlafplätzen.

#111 GUTMUTIG UNTERNEHMEN



© screenshot www.log-log.eu/Google Chrome



TruckerBase: 8-11 m² große Zimmer mit Bett, Tisch, kleiner Garderobe, WLAN. Energie liefert die Fotovoltaik-Anlage, Beleuchtung: LED, Heizung: Infrarot. Auf den Böden hygienisches Linol, an den Wänden eine waschbare Glasfasertapete, auf der Liege eine antibakterielle Matte. Die Fahrer nutzen ihr eigenes Bettzeug oder ziehen eine kompostierbare Einmal-Bettwäsche aus dem Automaten. Ein Facility-Manager ist jederzeit ansprechbar.

Strohecker die Motelstudie „Prorast“, einen Fertigbau aus Stahlbeton, gedacht für Rastplätze an Autobahnen. Strohecker schätzt, dass in Österreich und Deutschland rund 35.000 Betten für Fahrer benötigt werden. Nun stellt das Planungsbüro sein Produkt truckerBase® (<https://www.truckerbase.eu>) vor, beschrieben als „minimales Übernachtungsangebot für Fahrer, angemessen, ökologisch und leistungsfähig“.

TRUCKERBASE IST EIN MOBILES UND DADURCH FLEXIBLES GEBÄUDE

TruckerBase ist eine Art Hotelurm aus übereinandergestellten Boxen, die wie Tortenstücke oder auch rechteckig geformt sind. Das Gebäude besteht aus BSH-Platten (Brettholzschichten) mit Hanfdämmung und einer bunten Fassadenverkleidung, die Fassade kann durch Photovoltaik-Paneele ergänzt werden.

Die an einen Reifenturm erinnernde truckerBase kann binnen vier Wochen auf Rastplätzen, Autohöfen oder Speditionshöfen errichtet und auch wieder zurückgebaut oder umgezogen werden – das ist der Clou daran. Das Ganze ist als temporäres Bauwerk konzipiert, erworben wird kein Grundstück, sondern ein Pacht-Baurecht

INTERVIEW MIT GUIDO R. STROHECKER



Architekt Guido R. Strohecker

Das Büro Strohecker Architekten (www.strohecker-architects.com) entwickelte truckerBase, realisierte viele öffentliche und private Bauten und präsentiert immer wieder innovative Projekte und Studien – etwa das SUP genannte „Smart Urban Park System“. Wir fragten, was hinter dem neuen Projekt für Fahrer steckt.

Herr Strohecker, warum beschäftigen Sie sich mit einem Projekt für Lkw-Fahrer?

Wir haben vor ein paar Jahren für einen österreichischen Spediteur ein Projekt konstruiert, der so etwas für seinen Betriebshof haben wollte. TruckerBase hat sich daraus entwickelt.

Wurden Fahrer und Spediteure in die Konzeption miteinbezogen?

Ja. Da wir truckerBase für einen Spediteur entwickelt hatten, wurden seine und die Bedürfnisse seiner Fahrer berücksichtigt. Hier zeigte sich, dass es nicht um eine deutsche oder österreichische Sache, sondern um eine europäische bzw. multikulturelle geht. Wir haben mit Branchenvertretern aus der Sparte Transport und Verkehr der österreichischen Wirtschaftskammer lange Gespräche darüber geführt, was gebraucht wird.

für ein flexibles Gebäude. Das reduziert den Kosten- und den Verwaltungsaufwand bezüglich der Baugenehmigung. Sanitäre Anlagen sind im Gebäude nicht geplant, sondern werden je nach Infrastruktur am Autohof genutzt oder in Form von Duschcontainern zugeliefert. Dank der reduzierten Bauweise sollen die Übernachtungskosten pro Fahrer und Nacht nicht über

Was ist das Besondere an truckerBase?

Für Lkw-Fahrer ist das normale Übernachtungsangebot an Raststätten zu teuer, ein Drei-Sterne-Hotel zahlt ihnen keiner. TruckerBase ist anders: Es ist als temporäres Gebäude konzipiert. Es ist schnell auf- und abbaubar, was die Baugenehmigung durch die Behörde stark verkürzt. Wir bauen in nachhaltiger, ökologischer Bauweise mit recycelfähigen Materialien – dafür bekommt man Fördergelder. Das alles macht truckerBase flexibel für den Betreiber und preiswert für die Fahrer.

Wie groß ist das Interesse aus der Branche bisher?

TruckerBase ist eine ganz große Geschichte, die der durch den EuGH geschaffenen Problemstellung entspricht. Die Spediteure drängen auf Lösungen. In Österreich wurden bereits Bußgelder verhängt, weil Fahrer die Wochenendruhe im Lkw verbracht hatten. Wie man aus der Branche hört, gibt es inzwischen einen regen Handel mit Hotelrechnungen bzw. -quittungen, die die Fahrer bei der Kontrolle zum Nachweis der Übernachtung zeigen können. Wir haben Anfragen aus dem Gewerbe, sind im Gespräch mit großen Transporteuren auch aus Deutschland; Firmen mit mehreren tausend Fahrern.

Entspricht truckerBase den EU-Vorgaben einer „adäquaten Unterkunft“?

Das gilt es zu klären. Wir planen unseren Produktvorschlag in Richtung EU zu schicken, das wird in Zusammenarbeit mit der Wirtschaftskammer Österreich geschehen. Die EU muss dann entscheiden, ob unser Produkt die Antwort auf das im Gesetz Geforderte ist.

Interview: SK

30 Euro steigen. Vorgebucht, ein- und ausgecheckt wird per App.

Als „Rasten 2.0 – die neue Dimension des Rastens“ bezeichnet das Architekturbüro truckerBase, das derzeit Autohofbetreibern und Speditionen vorgestellt wird (siehe Interview oben). Es bleibt spannend, wie die Branche reagiert und sich künftig in Sachen Wochenruhe aufstellt. **SK**