



VERKEHR

Ansturm aus dem Osten

Die Zahl der Lastwagen auf Deutschlands Straßen hat sich seit dem Mauerfall verdoppelt – und sie soll sich in den kommenden Jahren noch einmal fast verdoppeln. Vor allem die Transitstrecken kollabieren, Staus und Unfälle nehmen zu, die Kosten explodieren.

Mit blutigem Pullover taumelt der Lastwagenfahrer aus Zwickau über die Autobahn A2 bei Peine. Er steht noch unter Schock, aber langsam realisiert er, was er angerichtet hat: Mit seinem 30 Tonnen schweren Autotransporter ist er im Sekundenschlaf ungebremst in das Stauende gekracht. Drei andere Lastwagen hat die Wucht des Aufpralls zusammengeschoben, in einem kämpft ein junger Fahrer eingeklemmt um sein Leben: Hinter dem verbogenen Lenkrad, das ihm in den Unterleib drückt, sackt der Schwerverletzte immer wieder wimmernd in sich zusammen.

Hubert Schwaninger, Chef der zuständigen Autobahnpolizei Braunschweig, steht so, an diesem Tag im April, schon zum zweiten Mal vor einer Schrotthalde mitten auf seiner Autobahn: Eben erst ist ein Silo-transporter ein paar Kilometer weiter quer über die Mittelleitplanke geflogen. Nun staut sich der Verkehr kilometerweit in bei-

de Richtungen. „Unser tägliches Chaos“, sagt Schwaninger.

Die A2 zwischen Ruhrgebiet und Berlin ist zu einer der gefährlichsten Fernstraßen der Republik verkommen, und schuld ist der explodierende Lastwagenverkehr auf Deutschlands Straßen. Seit dem Mauerfall hat sich die Lkw-Zahl fast verdoppelt. Nahezu jedes dritte Fahrzeug, das sich über die A2 plagt, ist inzwischen ein knapp 18 Meter langer Schwerlastgigant. Hintereinandergestellt wären die Trucks, die an einem normalen Tag nur diese Autobahn befahren, fast 600 Kilometer lang – und die rechte Spur dort wirkt an vielen Tagen, als hätte sie jemand schon einfach hintereinandergestellt.

Die A2 ist einer der Brennpunkte des Lkw-Wahnsinns in Europa, sie verbindet die boomenden osteuropäischen Länder mit dem Rest der EU. Und doch gibt das, was sich auf der „Warschauer Allee“ (Trucker-Jargon) Tag für Tag abspielt, nur einen klei-

nen Vorgeschmack auf die kommenden Jahre. Nach einer Studie, erstellt im Auftrag des Bundesverkehrsministeriums, soll sich das Lkw-Aufkommen bis 2025 noch einmal fast verdoppeln. Wo es drei Spuren gibt, werden die Laster dann die beiden rechten blockieren. Wo es nur zwei gibt, wird sehr oft gar nichts mehr gehen.

Dass sich der Ansturm irgendwie aufhalten lässt, glaubt auch die Bundesregierung nicht. Deutschland zahlt so den Preis für die Globalisierung, von der die Wirtschaft profitiert. Jetzt gelte es, die Folgen so erträglich wie möglich zu gestalten, sagt Verkehrsminister Wolfgang Tiefensee (SPD).

Umgeben von Industrienationen und Ländern mit Wachstumsraten wie in den sechziger Jahren der Bundesrepublik, wird das europäische Transitland Nummer eins bereits jetzt jeden Tag allein von 500 000 ausländischen Lkw heimgesucht. Schon 2010 werden fast 40 Prozent der Lkw, die

Lastwagenstau (im Hamburger Hafen)
Nur eine Schrecksekunde Abstand



KAY NIETHELD / PICTURE-ALLIANCE/ DPA

kehr haben die Neunziger-Jahre-Prognosen über den Haufen geworfen“, sagt Tiefensee.

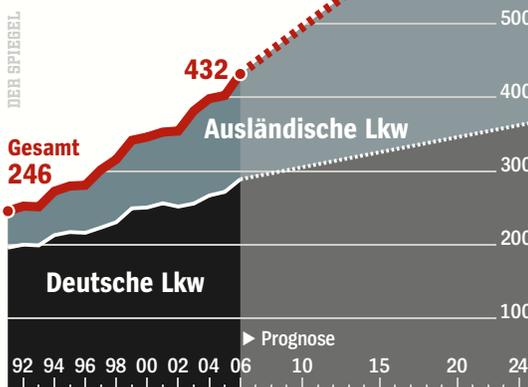
Der sogenannte Bundesverkehrswegeplan ist längst ein Dokument des Notstands geworden. In dem Plan listet das Verkehrsministerium auf, welche Autobahnen angesichts der zu erwartenden Entwicklungen als Nächstes ausgebaut werden müssen. Derzeit hat der Güterverkehr auf der Straße allerdings Ausmaße angenommen, die der Plan erst für 2015 voraussagte.

Alarmiert will die Bundesregierung demnächst über einen Masterplan „Güterverkehr und Logistik“ beraten, den Tiefensee wegen der düsteren Prognosen ebenfalls jüngst vorgelegt hat. Mit 39 Maßnahmen soll der Güterverkehr wenigstens in Ansätzen kontrollierbar bleiben. Eine Staffelung der Maut-Gebühren etwa könnte die Lkw vielleicht besser auf Tages- und Nachtzeiten verteilen. Auf Baustellen soll – laut Plan – künftig schneller gearbeitet werden. Und Unternehmen, die per Bahn transportieren, könnten mit Steuererleichterungen belohnt werden.

Rollende Riesen

Verkehrsleistung von Lkw in Deutschland, in Milliarden Tonnenkilometern

Quellen: DIW; Verkehrsministerium



MARTIN JERNICHEN



Verkehrsminister Tiefensee: Milliardenkosten für Reparaturen

hierzulande unterwegs sind, aus dem Ausland kommen.

Es ist ein hoher Preis, den Exportweltmeister Deutschland für die eigene materialintensive Wirtschaft und die Lage in der Mitte Europas bezahlen muss. Und auch dafür, dass seine verwöhnten Verbraucher immer und überall alles vorrätig haben sollen: Erdbeeren im Winter, französisches Wasser an der Nordsee.

Beim Versuch, den Warenverkehr zu reduzieren oder zu verlagern, sind bisher alle Bundesregierungen gescheitert. Auch die Einführung der Lkw-Maut 2005 und der steigende Dieselpreis brachten die Güter nicht auf Schiff und Schiene. Kaum ist eine Autobahn ausgebaut, ist sie auch schon wieder zu eng. „Die Wachstumsraten im Ver-

Norbert Hemmer, 58, sitzt seit 35 Jahren auf dem Bock und kennt die deutschen Autobahnen „besser als den eigenen Keller“. Er plagt sich fast wöchentlich über die A7, auf der Tausende Trucker nach Hamburg fahren, zum zweitgrößten Containerhafen Europas. Er verflucht auch den Kölner Autobahnring, auf dem jeden Tag allein etwa 160 000 Fahrzeuge herumstehen. Jetzt hat er sich mit seinem Lkw und 20 Tonnen gepresstem Altpapier mal wieder eingereiht in die ewige Kolonne auf der A1 bei Dortmund: hinter ihm ein Letzte, vor ihm ein Spanier, beide nicht einmal eine Schrecksekunde entfernt. Hemmer hat auf jeden Fall „nicht ansatzweise eine Ahnung“, wo Politiker wie Tiefensee all die anderen Lkw, die zukünftig ebenfalls

durch Deutschland wollen, noch hinstopfen könnten.

Das Radio in seinem Mercedes spielt Popmusik aus den Sechzigern, Hemmer schaut auf das Foto seiner beiden Enkel, das am Armaturenbrett klebt: „Opa“, sagt er, „hat die Schnauze ganz schön voll.“

Mehr denn je ist auf den engen deutschen Autobahnen eine Armada gehetzter und chronisch genervter Billigarbeiter unterwegs. Im Wettbewerb mit den Konkurrenten aus Osteuropa haben etliche deutsche Spediteure die Löhne ihrer Leute fast auf Hartz-IV-Niveau gedrückt. Wer sich besonders rabiät behaupten will, drängt seine Fahrer zu Rechtsbrüchen: Viele Lkw seien „um 20 Prozent“ überladen, klagt Henning Dreyer, 46, Leiter des Zentralen Verkehrsdienstes Hannover. Es sei „eigentlich wenig verwunderlich“, dass die Zahl der Lkw-Unfälle mancherorts so deutlich steige, sagt Dreyer.

Auf dem 82 Kilometer langen A2-Teilstück rund um Hannover, für das Dreyer und seine Kollegen zuständig sind, schnellte die Zahl der Lkw-Karambolagen im vergangenen Jahr um über 50 Prozent auf etwa 1500 nach oben. Schon jeder fünfte Autobahntote bundesweit geht auf das Konto des Schwerlastverkehrs.

Besonders häufig knallt es an Stauenden oder in Baustellen. Als zum Jahreswechsel kurz vor Herford der Straßenbelag geflickt wurde, habe es „fast jeden Tag“ einen schweren Unfall gegeben, sagt Dreyer. Im Januar stellte sich etwa ein polnischer Papierlaster quer und begrub drei Autos unter sich. Zwei Fahrer verbrannten, der dritte wurde enthauptet, Dreyer und seine Kollegen fanden den Kopf weit entfernt auf einer Wiese. Die Beamten haben nun alle paar Kilometer manns hohe weiße Kreuze aufgestellt – als Mahnung, wie schnell gestorben wird auf der A2.

Und die Zahl der Baustellen, die Crashes und Staus verursachen, werde durch die Lastwagenplage noch rapide steigen, vermutet Stefan Zirngibl von der Bundesanstalt für Straßenwesen (BASt).

In der idyllisch gelegenen Behörde an einem Waldrand in Bergisch-Gladbach arbeiten seine Beamten und er unter anderem an besseren Schallschutzwänden und Verkehrssystemen, die das Leben an und auf der Autobahn ein bisschen erträglicher machen sollen. Einen Untergrund, der dem Ansturm dauerhaft standhalten könne, hätten sie allerdings „noch nicht im Programm“, sagt Zirngibl. Ein einziger Brummi belastet die Straße etwa so stark wie 160 000 Pkw: Wie Pressluftschlämmer stampfen die Reifen auf den Asphalt und machen die Autobahn holpriger.

Der Bund hat für Flickschustereien am Untergrund im kommenden Jahr etwa



STEFAN SIMONSEN / ACTION PRESS

Lkw-Unfall (bei Bad Nenndorf): Besonders häufig knallt es an Stauenden

zwei Milliarden Euro eingeplant. Wegen des Dauerdrucks der Lkw seien außerdem 5000 Brücken in einem „bedenklichen Zustand“, so eine Analyse der BAST. Die Reparaturen werden etwa fünf Milliarden Euro kosten.

Unter anderem wegen dieser hohen Instandhaltungskosten sei ein Ausbau des Straßennetzes „nur noch in geringem Umfang möglich“, so das Tiefensee-Ministerium. Zudem gibt es kaum eine Planung, die nicht auch die Gerichte beschäftigt. Seit über 30 Jahren kämpfen Umweltschützer zum Beispiel gegen einen Ausbau der A30 bei Bad Oeynhausen. Wann das juristische Hickhack ein Ende hat, ist völlig offen.

„Wir laufen den Entwicklungen immer nur hinterher“, klagt Zirngibl. Eine Studie im Auftrag des Umweltbundesamts sagte 2001 wegen der Maut-Einführung gar voraus, dass der Güterverkehr auf deutschen Straßen bis 2010 leicht sinken werde. In Wahrheit ist er seitdem um 30 Prozent gestiegen. „An der Maut können wir vermutlich drehen, wie wir wollen“, glaubt Nordrhein-Westfalens Verkehrsminister Oliver Wittke (CDU), „wir bekommen die Güter nicht von der Straße.“

Das Problem sei, dass es keine ernsthafte Alternative zum Lastwagen gibt: Die Bahn ist den Spediteuren zu unflexibel, zumal jenen aus dem Ausland. Auch hat sie längst nicht genug Kapazitäten: Allein sechs parallel laufende Bahngleise müssten gebaut werden, um das, was täglich über die A2 rollt, auf die Schiene zu bringen, hat Verkehrsforscher Manfred Wermuth von der Universität Braunschweig errechnet.

Die schwerfällige Bahn passt immer weniger zu einer Wirtschaft, die sich zunehmend von der Lagerhaltung verabschiedet

und Materialien „just in time“ haben will – die also ihre Lager auf die Straße stellt und die Kosten der Allgemeinheit aufbürdet. „Auf der Schiene ist man nicht flexibel genug“, sagt Wermuth. Bezeichnend genug, dass selbst die Deutsche Bahn nirgendwo stärker wächst als auf der Straße: Die Logistiktochter Schenker, zu der eine der größten Lkw-Speditionen Europas gehört, steuerte im vergangenen Jahr schon fast die Hälfte des Bahnumsatzes bei.

Zudem ist der Gütertransport auf der Straße trotz Maut und Tankstellen-Schock noch immer so günstig, dass sich auch absurd anmutende Fahrten lohnen: Nach wie vor bringt es Profit, Krabben aus der Nordsee per Kühl-Lkw zum Pulen vorübergehend nach Marokko zu chauffieren.

Um Unternehmern und Spediteuren die Lust an solchen Touren ein wenig zu vermiesen, nimmt der Masterplan „Güterverkehr und Logistik“ nun zumindest einen alten Vorschlag auf: Je länger eine Fahrt dauert, umso höher soll die Maut werden. Mehrkosten drohen den Spediteuren auch durch einen neuen Plan der Europäischen Kommission, sie an den Kosten für Luftverschmutzung, Lärm und Stau zu beteiligen.

Bundeswirtschaftsminister Michael Glos (CSU) hat deswegen schon signalisiert, dass er den Speditionen zukünftig eigentlich keine weiteren Kosten zumuten möchte. Und Verkehrsminister Tiefensee hat der Branche vor wenigen Tagen erst einmal versprochen, sie wegen der hohen Spritpreise jährlich um etwa 350 Millionen Euro zu entlasten, wie genau, ist aber noch unklar. Was die beiden Minister treibt, ist die Angst vor weiter steigenden Verbraucherpreisen, denn Hersteller und Händler würden zusätzliche Transportkosten an die Endkunden weitergeben.

Experten wie Schwaninger, Chef der Autobahnpolizei Braunschweig, haben den Glauben an die deutsche Verkehrspolitik vielfach verloren. Warum sträube sie sich zum Beispiel seit Jahren gegen ein Tempolimit, obwohl das mit zunehmendem Lkw-Verkehr immer wichtiger werde? Kriechende 30-Tonner passen einfach nicht zusammen mit Autos, die 150 fahren, so Schwaninger. Warum werde nicht auch stärker auf moderne Verkehrsleitsysteme gesetzt? „Es wird nur herumgedoktert“, klagt der Beamte. Die Politik habe ja nicht einmal die Weitsicht gehabt, genügend Parkplätze anzulegen.

Hannovers Chefpolizist Dreyer steuert mit seinem Polizei-Mercedes den Parkplatz Bad Nenndorf an. Er sieht sofort, „dass die fast alle nicht so stehen dürfen“. Dutzende Schwertransporter haben die Pkw-Plätze besetzt, manche Fahrer parken auf Wiesen, andere in Durchfahrtsgassen: Dreyer muss aufpassen, dass er sich da rechts und links nicht die Außenspiegel abfährt. Trotzdem lässt er die Lkw fast alle stehen. Er schickt nur Christian Gonschor weg, der sich mit seinem Autotraktor direkt in die Einfahrt gestellt hat.

Gonschor, 37, weiß, dass er „total scheiße“ parkt. „Aber was soll ich machen?“, fragt er. Der Gesetzgeber wolle, dass er jetzt, nach neun Stunden Fahrt, seine Pause mache. Warum stelle er ihm dann keinen Parkplatz zur Verfügung?

Mindestens 10 000 Parkplätze fehlen entlang den deutschen Autobahnen, Tendenz stark steigend. In ihrer Not parken manche Brummifahrer ihr Gefährt nun schon auf den Standstreifen, was extrem gefährlich ist. Bis zu zwei Stunden suchen Fernfahrer wie Gonschor manchmal nach einem Parkplatz, bis sie endlich fündig werden. Haben sie Pech, zahlen sie dafür rund hundert Euro Strafe wegen Fahrzeugüberschreitung.

Polizist Dreyer muss immer häufiger abwägen: Soll er einen übermüdeten Fahrer zurück auf die Bahn schicken – gefährlich und nebenbei illegal –, oder soll er ihn auf einem Platz stehen lassen, wo er zum tödlichen Hindernis für einen nichtsahnenen Autofahrer werden kann?

Ende März knallte etwa ein 47-jähriger Familienvater mit seinem Ford Mondeo auf dem Parkplatz Schafstrift bei Hannover auf einen parkenden Laster. Der Mann starb, seine Freundin und sein Baby wurden schwer verletzt.

Dreyer und seine Kollegen haben nun auch schon am ersten Rastplatz eines ihrer weißen Kreuze aufgestellt. Die Autofahrer sollen wissen, dass Lkw schon dann zur tödlichen Gefahr werden können, wenn sie nur herumstehen. GUIDO KLEINHUBBERT