

ARTE-SENDUNG ÜBER LKW SORGT FÜR IRRITATIONEN



Am 7. Mai sendete der Kultursender ARTE eine neunzigminütige Doku-Soap mit dem grotesken Titel „Wahnsinn Lkw – Wie der globale Schwerverkehr uns alle kaputt macht“. In Fachkreisen sorgte der Beitrag für Irritationen, da die getroffenen Feststellungen von stark schwankender Qualität sind. Der Bundesverband Güterkraftverkehr Logistik und Entsorgung (BGL) e.V. aus Frankfurt am Main äußert sich dazu wie folgt.

Wäre der im Kultursender ARTE gezeigte Film „Wahnsinn Lkw“ – um in kulturellen Dimensionen zu bleiben – ein Gemälde von Lucas Cranach, könnte man genau diejenigen Stellen benennen, bei denen der Meister selbst Hand anlegte, aber auch die Stellen, die der Meister den Lehrlingen seiner Werkstatt überlassen hat: so unterschiedlich ist die Qualität der in diesem Filmbeitrag getroffenen Aussagen.

Zuzustimmen ist beispielsweise Aussagen wie dem Hinweis auf die wahren Profiteure des auch vom BGL seit Jahren immer wieder angeprangerten Sozialdumpings durch osteuropäische Transportunternehmen und Spediteure. Dessen Profiteure sind nicht in deren Büros zu suchen, sondern bei ihren Auftraggebern. Auch der Feststellung, dass die Zunahme des Straßengüterverkehrs wesentlich durch das Verbraucherverhalten namentlich durch massiven Anstieg der Onlinebestellungen bedingt ist,

ist rundum zuzustimmen. Ebenso zutreffend ist die Aussage, dass Lkw-Kontrollen richtig und wichtig sind, da sie nicht nur der Verkehrssicherheit dienen, sondern auch gesetzestreue Unternehmen vor schwarzen Schafen schützen. Auch der Ruf nach mehr Kontrollpersonal ist nicht neu: Der BGL fordert schon seit vielen Jahren eine solche Aufstockung und begrüßt die dementsprechenden Ankündigungen von Staatssekretär Steffen Bilger ausdrücklich!

Leider weist der Filmbeitrag auch eine Reihe von Stellen mit handwerklichen Fehlern auf. Einige dieser Stellen seien hier exemplarisch genannt. Zunächst wenden wir uns dagegen, dass der Verkehrsträger Eisenbahn in den Medien systematisch heruntergeschrieben wird, ganz so, als ob bei der Eisenbahn nichts geleistet werde – das Gegenteil ist richtig: Die Verkehrsleistung auf der Schiene hat sich seit der Bahnreform mehr als verdoppelt. Im letzten Jahr vor der Bahnreform (1993) waren es noch 65,6 Mrd. Tonnenkilometer (tkm), im Jahre 2018 bereits 133,7 Mrd. tkm – das ist ein Anstieg um 103,8 Prozent! Auf der Straße gab es zur gleichen Zeit ein Plus von 101,6 Prozent von 251,5 tkm auf 506,9 Mrd. tkm. Diese Zahlen zeigen deutlich, dass an den im Film beklagten Wettbewerbsnachteilen der Güterbahn erhebliche Zweifel angebracht sind.

Auch bei der Verwendung verschiedener statistischer Zahlen war der Umgang zuweilen nicht unbedingt meisterlich: So wurde z.B. moniert, dass der Leerfahrten-Anteil deutscher Lkw 2017 nach Angaben des Kraftfahrt-Bundesamtes (KBA) 37 Prozent betrage. Da jedoch eine Fahrt 10 km aber auch 1.000 km lang sein kann, ist nicht der Leerfahrten-Anteil maßgeblich, sondern der Leerkilometer-Anteil. Und der beträgt lediglich 22 Prozent, wie sich aus Zahlen derselben Quelle errechnen lässt. Allerdings besteht wenig Hoffnung, dass dieser Leerkilometer-Anteil signifikant gesenkt werden kann: Die Strecke vom Speditionshof bis zur ersten Beladestelle wird immer eine Leerfahrt bleiben, genauso wie die Rückfahrt von der letzten Entladestelle. Zudem gibt es viele Verkehre, bei denen die Rückfahrt automatisch leer erfolgt: Was sollen z.B. ein Langholz-Lkw, der Baumstämme zum Sägewerk gebracht hat, oder ein Mülllastwagen von der Deponie mit zurücknehmen? Und ein Milchtankwagen kann auf der Rückfahrt nicht mit Benzin beladen werden. Außerdem gibt es Regionen mit stark unterschiedlichem Eingangs- und Ausgangsvolumen: In den Großraum Berlin zum Beispiel wird aufgrund der hohen Einwohnerzahl viel Fracht hineintransportiert, aufgrund fehlender Industrie mangelt es jedoch an Rückfracht.

Ebenso ist die alte Schweizer Mär zu monieren, dass der Rückgang der Lkw-Transitfahrten durch die Schweiz ihren Hauptgrund in der Einführung der LSVA-Maut im Jahre 2001 gehabt habe. Straßenverkehrsexperten wissen, dass die Schweiz zeitgleich die höchstzulässigen Lkw-Gewichte von 28 t über 34 t auf 40 t erhöht hatte, wodurch sich die Lkw-Nutzlast verdoppelte. Seither werden also viel weniger Lkw-Fahrten für den Transport der gleichen Gütermenge benötigt.

Erstaunlich ist auch, dass die Filmemacher die im Vergleich zu Deutschland höheren Pro-Kopf-Ausgaben für die Eisenbahn in Österreich und der Schweiz als Sensation verkaufen. Bekanntlicherweise liegen beide Länder in den Alpen. Und es erfordert eigentlich nicht allzu viel Phantasie, sich vorzustellen, dass Tunnelvortrieb durch massives Felsgestein oder technisch aufwändig zu erstellende Brückenbauwerke teurer sind, als der Bau von Bahnstrecken im flachen Land. Außerdem stellt sich hier nicht nur die Frage nach dem Wieviel sondern auch, wofür das Geld ausgegeben wird. Wenn die Bahn Milliardeninvestitionen im Stuttgarter Untergrund oder für internationale Firmenaufkäufe tätigt, kann es schnell passieren, dass das Geld an anderen Stellen fehlt . . .

Sehr bedauerlich ist, dass die Autoren bei der Darstellung der Unfallzahlen zur in Fachkreisen verpönten Technik des „Gezielten Weglassens“ gegriffen haben. Für das wiedervereinigte Deutschland liegen beim Statistischen Bundesamt endgültige Unfallzahlen von 1992 bis 2017 vor. Genannt wurde im Film nur der Zeitraum 2016 bis 2017, in dem die Zahl der bei Unfällen mit Güter-Kfz getöteten Personen in der Tat um 6,6 Prozent von 745 auf 794 anstieg. Was uns die Filmemacher verschwiegen haben: Von 1992 bis 2016 ging diese Zahl (trotz der gestiegenen Verkehrsleistung, siehe oben) fast kontinuierlich von 1.883 auf 745 – also um über 60 Prozent – zurück. Sieht so seriöser Journalismus aus?

Wie so oft wird auch in diesem Filmbeitrag dem Straßengüterverkehr vorgeworfen, dass er zu billig sei. Hier müssen sich die Kritiker möglicherweise schon bald umgewöhnen: Aufgrund des europaweit grassierenden Lkw-Fahrermangels sind die Fahrerlöhne seit geraumer Zeit im Steigflug begriffen. Bei den in der Branche notorisch geringen Gewinnmargen kann das nicht ohne Auswirkung auf die Frachtpreise bleiben, wenn man als Transportunternehmer nicht zeitnah den Gang zum Insolvenzgericht antreten will. Da die Bahn aber schienenbedingt nicht mit der Flexibilität des Lkw mithalten kann und aufgrund des fortschreitenden Güterstruktureffektes mit immer kleinteiligeren Sen-

dungsgrößen, wird sie davon kaum profitieren. Die Flexibilität erfordernden Transporte werden weiterhin mit dem Lkw durchgeführt, sie werden einfach nur teurer für den (End)Kunden. Wenn nicht sowieso der Versorgungskollaps vor der Tür steht: Bereits im vergangenen Sommer kam es zu Lieferengpässen im Einzelhandel, weil zum Beispiel die Getränkekistenstapel bei den Abfüllbetrieben zur Abholung bereit standen, aber fahrrermangelbedingt kein Lkw vorfuhr.

FAZIT: Der Filmbeitrag hat trotz seines reißerischen Titels und vieler handwerklicher und logischer Fehler gute Ansätze, die es Wert sind weiterverfolgt zu werden. Der BGL steht dafür mit seinem Know-how gerne – auch für kritische Fragen – zur Verfügung.

Quelle: Bundesverband Güterkraftverkehr Logistik und Entsorgung e.V. (BGL), Foto: straßen.nrw