****

Hintergrundinformation

**Stauland Deutschland**

*Derzeit behindern fast 520 Baustellen den Verkehr auf den Bundesautobahnen - nicht nur die Transportbranche kommt das teuer zu stehen, wie die Transportbotschafter berichten.*

*Erkrath, 04. Dezember 2019* - Für Udo Skoppeck gehören sie schon lange zum Alltag. Derzeit gibt es deutschlandweit 517 Autobahnbaustellen – 37 mehr als im November des Vorjahres. Für Verkehrsteilnehmer wie ihn sind sie extrem lästig, denn hier entstehen häufig Staus. Oft ist eine Spur weniger befahrbar und auf den anderen Fahrbahnen geht's richtig eng zu.

Deutschland ist Stauland - und das nicht nur in der Ferienzeit. "Ich habe das Gefühl, in den vergangenen 10 Jahren keinen einzigen Tag ohne Stau unterwegs gewesen zu sein", erzählt der Berufskraftfahrer im Gespräch mit den Transportbotschaftern. Er verliere dadurch täglich mindestens eine halbe Stunde seiner kostbaren Lenkzeit, vom erhöhten Spritverbrauch und dem Fahrzeugverschleiß will er gar nicht reden.

"Nicht selten steht irgendwo ein Pannenfahrzeug", sagt Skoppeck. Dann lasse wieder keiner den anderen die Spur wechseln und Lkw erst recht nicht einfädeln. Doch ohne Lkw und Berufskraftfahrer geht's nicht. "In jedem Produkt, das Verbraucher kaufen oder nutzen, steckt Logistik - das machen sich die meisten Bürger nicht bewusst", erläutert Jens Thiermann, Gründer des Vereins „Die Transportbotschafter e.V.“, dessen Herzensangelegenheit es ist, auf die Situation merksam zu machen und das gesellschaftliche Ansehen der Branche zu fördern.

**100 Euro kostet jeder Lkw pro Stunde Stau zusätzlich**

Holger Schulz, Geschäftsführender Gesellschafter der EKB Container Logistik GmbH & Co. KG mit Sitz in Bremen, kennt das Problem Autobahnbaustellen-Stau ebenfalls zur Genüge. Für sein Unternehmen sind jeden Werktag 750 ziehende Einheiten unterwegs. "Wir verlieren baustellenbedingt täglich 10 bis 15 Prozent Zeit und können das nur kompensieren, indem wir die Preise anheben und anders kalkulieren", sagt er. Denn steht der Lkw im Stau, ist das Arbeitszeit, obwohl er nicht fährt.

"Gleichzeitig müssen wir die Lenk- und Ruhezeiten sowie die Sozialvorschriften einhalten", fügt er hinzu. Jede Stunde Stau kostet Unternehmer wie ihn pro Fahrzeug zusätzlich 100 Euro. Und nicht nur das. "Wir fahren, wenn die Lenkzeit abgelaufen und der Stau vorbei ist, nicht noch zwei Stunden weiter, um rechtzeitig beim Kunden zu sein. Definitiv nicht", betont Sigward Glomb, Geschäftsführer der GCD Glomb Container Dienst mit Sitz in Bremerhaven. Die Folge: Termine platzen und die Fahrer können erst am nächsten Morgen abladen.

Mit diesen Problemen schlägt sich auch Markus Grenzer, Geschäftsführender Gesellschafter der Maintaler Group aus dem hessischen Bruchköbel, tagtäglich herum. "Wir können nicht mehr entladen, weil wir zehn Minuten zu spät an der Rampe ankommen und die dann schon zu hat", sagt er. Oder es geht eine Anschlussladung am selben Tag flöten, weil die Fahrer nicht rechtzeitig zur anderen Ladestelle kommen. "Wir verlieren so einen halben bis dreiviertel Tag", ergänzt Grenzer. Wenn der Fahrer dazu noch an der Rampe warten muss, weil er sein Zeitfenster verpasst hat, kostet ihn das wertvolle Schichtzeit. Den Kunden klar zu machen, dass auch Wartezeiten Geld kosten, sei oft schwierig.

Gerade in Ballungsräumen ist es mit der Verkehrslage besonders schlimm. "Wir in Stuttgart haben in der Zustellung und Abholung im Vergleich zu anderen Regionen pro Tag 15 bis 20 Prozent weniger Stopps", sagt Thomas Schäberle, Geschäftsführender Gesellschafter der LSU Schäberle Logistik & Spedition mit Sitz in Stuttgart-Weilimdorf. Verursacht durch baustellenbedingte Staus, erhöhtes Verkehrsaufkommen und Behinderungen durch Unfälle. "Das ist enorm", betont er und wendet ein, dass er bei 20 Prozent weniger Stopps gleichzeitig mehr Fahrzeuge einsetzen muss, um dasselbe Volumen verteilen zu können. "Das ist natürlich auch umweltpolitischer Irrsin", sagt er.

**Der volkswirtschaftliche Schaden beträgt rund 15 Mrd. Euro im Jahr**

Staus in ganz Deutschland. Jeden Tag. Rund 20 Prozent der Staus werden in Deutschland durch Baustellen verursacht. Betroffen sind nicht nur Transporteure. "Der dadurch entstehende volkswirtschaftliche Schaden beträgt aufs Jahr gerechnet rund 15 Mrd. Euro", sagt Prof. Dr. Michael Schreckenberg, Bereich Physik von Transport und Verkehr an der Universität Duisburg-Essen.

"Wir haben in Deutschland über viele Jahre die Sanierungsmaßnahmen vor uns hergeschoben", sagt er. Gleichzeitig seien die Nutzung und damit die Belastung der Verkehrswege stark gestiegen. Laut einer Schätzung des Branchenverbandes BGL fehlen damit einhergehend an deutschen Fernverkehrsstraßen derzeit rund 40.000 Lkw-Stellplätze. Notwendige Erhaltungs- und Ertüchtigungserfordernisse wurden trotz steter Ermahnungen der Wirtschaft schlicht ignoriert.

Das habe laut Schreckenberg auch dazu geführt, dass die Landesverkehrsbetriebe ihr Personal reduziert haben und nun unter einem akuten Arbeitskräftemangel leiden. "Derzeit suchen sie in großangelegten Kampagnen junge Ingenieure, die sich für den Straßenbau begeistern", erläutert er.

Ab Januar 2021 verwalten allerdings nicht mehr die Länder die Aufträge, sondern der Bund. Mit der eigens dafür gegründeten Infrastrukturgesellschaft "Autobahn GmbH des Bundes" wird dieser dann die alleinige Verantwortung für Planung, Bau, Betrieb, Erhaltung, vermögensmäßige Verwaltung und Finanzierung der 13.000 km Bundesautobahnen übernehmen. "Maßnahmen enden dann nicht mehr an den Ländergrenzen, sondern werden übergreifend realisiert", hofft Schreckenberg.

Bislang kamen die Länder bei der Umsetzung wichtiger Straßenprojekte sehr unterschiedlich voran. Mittel, die der Bund einem Land für ein bestimmtes Projekt zur Verfügung stellen wollte, konnten teilweise nicht abfließen, da die zuständige Straßenbauverwaltung mit dem Planen noch nicht fertig war. Nach Meinung des Experten wäre es daher mehr als wünschenswert, Baumaßnahmen bundesweit besser zu koordinieren.

**Die Zahl der Geisterbaustellen wächst**

Er befürchtet aber, dass es erstmal noch schlimmer kommt. Denn auch die Bauunternehmen haben aufgrund der früheren schlechten Auftragslagen keine Arbeitskräfte mehr. Um nicht auch noch Vertragsstrafen zu kassieren, richten sie zwar häufig Baustellen ein, gearbeitet wird dort dann aber wochenlang nicht. Staus in den Geisterbaustellen sind unnötig und vermeidbar, ist Schreckenberg überzeugt. "Das macht alles noch teurer", fügt er hinzu. "Wir bauen in Deutschland auch nicht nachts, am Wochenende oder im Sommer bis in den Abend hinein, wenn es lange hell ist", bemängelt er.

Anders in den Niederlanden. Dort wird viel nachts gearbeitet, wenn wenig Verkehr ist. Die Autobahn wird dann einfach für ein paar Stunden gesperrt. Drei Bautrupps, die zeitversetzt mit den Arbeiten beginnen, schaffen es so, in einer Nacht 10 km Autobahn zu erneuern. Die Arbeiten beginnen nie, ohne dass vorher ein biologisches Gutachten erstellt und Vorkehrungen zum Schutz der Tiere getroffen wurden. Auch beim Planen sind die Nachbarn besser, denn es gibt nur einen Vertrag mit einer Firma. "In Deutschland fehlen Abstimmung der zahlreichen Auftragnehmer und eine neutrale Instanz, die die Bauvorhaben kontrolliert - von der Planung bis zur Fertigstellung", sagt Schreckenberg.

Deutschland steckt im Reparaturstau und das, obwohl der Bund derzeit massiv in die Verkehrsinfrastruktur investiert. Vom Gesamtvolumen von rund 270 Mrd. Euro fließen allein bis 2030 etwa 142 Mrd. Euro in den Erhalt der Bestandsnetze, knapp die Hälfte ist für den Straßenbau vorgesehen. Für Aus- und Neubauprojekte sind rund 98 Mrd. Euro veranschlagt. Im kommenden Jahr sollen 10,8 Mrd. Euro für den Bau, die Erhaltung und den Betrieb der Autobahnen und Bundesstraßen ausgegeben werden. Zahllose Autobahnbaustellen sind die Folge.

**Pünktlichkeitsprobleme auch auf der Schiene**

Doch einfach auf die Schiene ausweichen, geht laut Dr. Dirk Engelhardt, Vorstandssprecher des Bundesverbandes Güterkraftverkehr Logistik und Entsorgung (BGL), auch nicht. Denn dort wurden die Investitionen in den Erhalt der Infrastruktur ebenso lange Zeit vernachlässigt. "Ob die Milliarden in Stuttgart 21 besser angelegt sind, wird sich noch weisen", sagt er.

Fakt sei, dass auch auf der Schiene dank des Investitionshochlaufs - 2020 will der Bund 6,8 Mrd. Euro in die Erhaltung der Schienenwege stecken - enorm viele Baustellen mit daraus folgenden Kapazitätsverlusten und Pünktlichkeitsproblemen zu verzeichnen sind. "Unsere Transportunternehmen, die den Kombinierten Verkehr nutzen, mussten im vergangenen Jahr miterleben, dass die Pünktlichkeitsquote der Züge erstmals unter die 70 Prozent-Marke fiel. Gute Argumente für eine Verkehrsverlagerung sehen anders aus", stellt Engelhardt fest.

"Deutschland sollte sich ein Beispiel an den Niederlanden nehmen und zumindest in den Ballungsgebieten die Autobahnen schnellstmöglich in Stand setzen", apelliert Jens Thiermann, Vorsitzender der Transportbotschafter. "Auch wenn Lkw-Fahrer und ihre Unternehmer am meisten unter der Situation leiden, betrifft Logistik doch uns alle", fügt er hinzu. „Schließlich sichert sie unsere Versorgung.“

**Über die Transportbotschafter**

Die Transportbotschafter sind ein eingetragener Verein, der es sich zur Aufgabe gemacht hat, das gesellschaftliche Ansehen der Transport- und Logistikwirtschaft in Deutschland zu fördern und mehr Verständnis für die Belange der Branche in der breiten Öffentlichkeit zu schaffen. Dabei agiert der 2012 in Erkrath gegründete Verein neutral, unabhängig und ohne politische Interessen. Die Transportbotschafter planen und organisieren öffentliche Events, bereiten branchenrelevante Themen und Inhalte auf, führen Dialoge mit Multiplikatoren und Meinungsbildnern und liefern unter dem Slogan „Everybody needs logistics“ ungewöhnliche Einblicke in die Logistik. Vorsitzender und Vereinsgründer ist der IT-Unternehmer Jens Thiermann.

Weitere Infos unter [www.transportbotschafter.de](http://www.transportbotschafter.de/)

**Pressekontakt**

„Die Transportbotschafter e.V.“

Annika Reisch

Tel.: 0211 - 88 26 41 01

annika@transportbotschafter.de

3F Kommunikation

Reinhard Pfeiffer

Tel: 0421 - 69 10 69 60

reinhard.pfeiffer@3fkommunikation.de