



LANDESVERBAND
BAYERISCHER TRANSPORT- UND
LOGISTIKUNTERNEHMEN

<http://www.lbt.de>

Pressemeldung zur Fernsehdokumentation „Wahnsinn LKW“ im Sender Arte am Dienstag, 7. Mai 2019

LBT: Probleme größtenteils erkannt, aber viele falsche Schlussfolgerungen

Der Landesverband Bayerischer Transport- und Logistikunternehmen LBT nimmt zu der Dokumentation „Wahnsinn LKW“ in Arte vom 7. Mai 2019 wie folgt Stellung: Die Fernsehdokumentation „Wahnsinn LKW“ am 7. Mai 2019 unternahm den Versuch, eine umfassende Bestandsaufnahme des Güterverkehrs in Europa zu liefern und nahm dabei insbesondere den LKW-Verkehr ins Visier. Grundsätzlich ist es lobenswert, dass sich eine Sendung, noch dazu zur besten Sendezeit um 20:15 Uhr dieses komplexen Themas annimmt und es muss anerkannt werden, dass wichtige Teilaspekte zur Sprache kamen. So ist es richtig, dass seit der Erweiterung der Europäischen Union um die Staaten Mittel- und Osteuropas und der damit verbundenen Öffnung des Verkehrsmarktes für Logistikunternehmen aus diesen Ländern der Marktanteil der osteuropäischen Transporteure insbesondere in Deutschland an den Verkehrsleistungen massiv gestiegen ist. So beträgt dieser bei den mautpflichtigen Fahrleistungen inzwischen über 40 Prozent, Tendenz weiterhin steigend. Der Grund hierfür liegt unter anderem in den nach wie vor bestehenden beträchtlichen Lohnunterschieden zu Gunsten von Unternehmen aus diesen Ländern mit all den unerfreulichen, auch in dem Bericht geschilderten Begleiterscheinungen, wie überfüllten Parkplätzen, dort campierenden Fahrern und teilweise unsozialen Arbeitsbedingungen. Diese Missstände wurden von der EU-Verkehrspolitik inzwischen erkannt. Mit der Verabschiedung des sogenannten EU-Mobilitätspaketes im EU-Parlament im April dieses Jahres sollen diese beseitigt oder zumindest abgemildert werden, indem zum Beispiel eine regelmäßige Heimkehrpflicht für das Fahrpersonal, die möglichst baldige Einführung einer verbesserten Kontrollpraxis durch die Behörden und die Geltung von Mindestlohnstandards in den europäischen Transporten beschlossen wurden. Völlig unzutreffend sind hingegen Unterstellungen in der Sendung, das Transportgewerbe werde durch die Politik subventioniert und auf diese Weise gegenüber der Schiene auf Kosten des Steuerzahlers bevorzugt. So betragen zum Beispiel in Deutschland die jährlichen Abgaben und Steuern des Straßenverkehrs über 55 Milliarden Euro pro Jahr, während sich andererseits die Verkehrsausgaben des Bundes auf lediglich circa 20 Milliarden Euro pro Jahr belaufen. Allein durch die

Georg-Brauchle-Ring 91
80992 München
Tel. (089) 12 66 29-0
Fax (089) 12 66 29-25
E-Mail: info@lbt.de
Internet: www.lbt.de

PRESSE- INFORMATION

München, 08.05.2019

Verantwortlich:
Sebastian Lechner
Abdruck honorarfrei
Beleg erbeten

inzwischen auf sämtlichen deutschen Bundesfernstraßen geltende LKW-Maut nimmt der Bund netto circa 7 Milliarden Euro pro Jahr ein, damit finanziert der LKW alleine die Investitionen in das deutsche Fernstraßennetz. Völlig undifferenziert sind außerdem die Thesen der Sendung zur Schadstoffbelastung durch den LKW. So stößt ein moderner LKW der Schadstoffklasse Euro VI zum Beispiel um fast 98 Prozent weniger Stickoxide aus, als dies noch in den 90 er Jahren der Fall war, der Partikelaustritt wurde im selben Zeitraum ebenfalls um fast 98 Prozent abgesenkt. Wie selbst Umweltverbände bestätigt haben, ist im Gegensatz zu manchem PKW im LKW auch Euro VI drin, wo Euro VI draufsteht, dafür sorgen die sogenannten Real Driving Emission Tests beim LKW, also Motorentests unter Echtzeit- und nicht unter Laborbedingungen. In puncto Schadstoffausstoß und Feinstaubbelastung hat der LKW neuester Bauart somit seine Hausaufgaben gemacht, so der LBT. Eine jetzt diskutierte CO₂ Abgabe für den Schwerverkehr lehnt der Verband ab. Die Abgaben- und Steuerbelastung des Verkehrssektors hat bereits jetzt ein Niveau erreicht, welches Wirtschaft und Verbraucher grenzwertig belastet. Anstatt sich immer wieder zusätzliche Gängeleien und Belastungen auszudenken, sollte die Politik endlich bestehende Probleme angehen. So müssen die Planungs- und Umsetzungsvorgaben für neue Bahnstrecken dringend entbürokratisiert und verschlankt und die Digitalisierung vorangetrieben werden. Dass die dringend benötigten Verbindungen durch das Rheintal sowie der Brenner-Nordzulauf für die Schiene durch das bayerische Inntal inzwischen für den Zeitraum bis 2040(!) terminiert sind, liegt nicht am Transportgewerbe, sondern an völlig überzogenen Anforderungen im Planungsbereich. Die Zuwachsraten im kombinierten Verkehr Straße/Schiene belegen eindrucksvoll, dass die Logistikbranche gerne mehr Verkehre über die Schiene abwickeln würde, aber dafür leider die Kapazitäten fehlen, ebenso wie im Bereich der Umschlagsterminals an den einschlägigen Transitrouten. Genauso muss die bisher völlig misslungene Energiewende endlich seriös angegangen werden. Die in dem Film angesprochene Elektrifizierung des Verkehrssektors macht nur Sinn, wenn der dafür benötigte Strom auch aus regenerativen Energien kommt. Hierfür werden Leitungen und Ladestationen benötigt, die bisher noch in weiter Ferne sind. Leider wurde am Beispiel des im Film gezeigten E-Busses nicht hinterfragt, woher der dort verbrauchte Strom kommt. Wenn dafür Kohle- oder Atomenergie herhalten muss, ist für die Umwelt überhaupt nichts gewonnen, meint der LBT. Emissionen sind nicht deshalb verschwunden, nur weil man sie an Ort und Stelle nicht wahrnehmen kann.

Fazit: Es gibt in der Tat drängende Probleme im europäischen Verkehrssektor, die jetzt angegangen werden müssen. Hierfür benötigt die Transportlogistikbranche jedoch vernünftige Rahmenbedingungen und keine zusätzlichen Belastungen. Innovationen und Investitionen können nur realisiert werden, wenn den Unternehmen nicht buchstäblich die Luft zum Atmen genommen wird.