



ABC Brief

[<< zurück](#)
[Archiv](#)

Weihnachtsbrief 2007

Nun sind die Megaliner theoretisch vom Tisch und praktisch von der Straße!

Da sieht man mal, was richtige Lobbyarbeit leisten kann.

ADAC, die Presse und verschiedene Bundesländer die an dem Versuch nicht teilgenommen haben haben Szenarien in Aussicht gestellt, die „The Day After“ als vorübergehenden Regenschauer mit Regenbogen darstellen lassen.

Sachliche Argumente blieben ungehört und Berichte im Fernsehen wo von „Monstertrucks aus Horrorfilmen“ gesprochen wird heizen die Stimmung der Bevölkerung an.

Was mich zusätzlich besonders stört, ist die Behauptung die Megaliner wären eine Erfindung von Großspeditionen um den Profit zu erhöhen.

Vielleicht kann die nachträgliche Versachlichung aus unserer Sicht etwas dazu beitragen um die ganze Situation um die 25,5 m LKW realistischer bewerten zu können.

Aber wenn man sich etwas genauer damit beschäftigt, sieht das folgendermaßen aus:

- Die Belastung von Straßen und Brücken sinkt proportional mit der Anzahl der Achsen.
 $60 \text{ to} : 9 \text{ Achsen} = 6,66 \text{ to} / \text{Achse}$ zu $40 \text{ to} : 5 \text{ Achsen} = 8 \text{ to} / \text{Achse}$.
- Die LKW haben einen besseren Geradeauslauf und sind mit perfekten Bremsen ausgestattet die keine längeren Bremswege zulassen als herkömmliche LKW.
- Der Geradeauslauf hat sich in ausführlichen Tests als stabiler herausgestellt als bei herkömmlichen LKW
- Durch die größere Ladefläche lassen sich statt 3 herkömmlichen LKW 2 Megaliner einsetzen.
- Die durchschnittliche Auslastung eines Sammelgut LKW liegt heute bei 14 to
- Bei einem Megaliner würde die Auslastung auf 21,5 to steigen, damit werden die heutigen zulässigen Ladegewichte immer noch um 2,5 to unterschritten.
- Emissionswerte und der Treibstoffverbrauch sinken proportional um mehr als 20 %
- Die Megaliner waren geplant auf Autobahnen, von Industriegebiet zu Industriegebiet und auf definierten Strecken einzusetzen.

- Innenstadt - Belieferung oder Fahrten durch Kreisverkehre waren nie geplant, denn die Probleme die hieraus zweifellos entstehen würden, würden ja auch ohnehin zu Lasten der Spediteure gehen.

- Im Ausland wird das Projekt Megaliner jedenfalls weiterverfolgt, so dass wir in Deutschland mal wieder als letztes auf einen fahrenden Zug aufspringen werden.

Bekanntlich wird das Frachtaufkommen in den nächsten Jahren weiter deutlich steigen.

Die Verlagerung der Produktion ins Ausland schreitet fort, so dass der Weg vom Rohstoff über die Produktion zum Endverbraucher und damit auch der innerdeutsche Transport immer länger wird.

Der Bedarf nach exotischen Produkten wird in Deutschland im weiter forciert, so dass Produkte aus heimischer Produktion nicht den Stellenwert haben, der aus ökologischen Gründen erforderlich wäre.

Warum eigentlich?

Warum Wasser aus Italien, Textilien aus Fernost oder der Türkei, Gartenmöbel aus Russland und Rumänien, Ersatzteile und Metallwaren aus China?

Alles Produkte die auch in der Region gefertigt werden und die somit das Transportaufkommen massiv reduzieren könnten.

Unsere Straßen in Deutschland sind heute schon überfüllt und der Verkehrsinfarkt wird kommen.

Also sollten alle Möglichkeiten der optimalen Verkehrsführung geprüft werden, und dazu gehört vor allem auch die Nutzung der PKW

Nach wie vor sitzt in den meisten PKW eine Person und wenn man tagsüber in einen Stau fährt und das Verhältnis LKW PKW proportional bewertet, kommt der PKW schlecht weg.

Übrigens, wenn man alle in Deutschland zugelassenen 46 Mio PKW in eine Schlange stellt ergibt das ca. 280.000 km, wenn man alle in Deutschland zugelassenen 2,6 Mio LKW ebenfalls in eine Schlange stellt ergeben sich ca.63.000 km

Dazu sollte man den Treibstoff Verbrauch nach Fahzeuggewicht mal etwas genauer betrachten:

- Ein PKW verbraucht bei einem Gesamtgewicht von 1 to 8,00 Liter pro 100 km /pro to.
- Ein LKW verbraucht bei einem Gesamtgewicht von 40 to 0,75 Liter pro 100 km / pro to.
- Ein „Megaliner“ verbraucht bei einem Gesamtgewicht von 60 to 0,63 Liter pro 100 km / pro to.

Von Emissionswerten gar nicht zu sprechen! Noch Fragen?

Spediteure reagieren nur auf den Markt und stellen die Kapazitäten zur Verfügung die von der Industrie und vom Handel gefordert und von der Regierung gefördert werden.

Und das oft zu Frachtsätzen, die kaum die variablen Kosten decken, da mittlerweile nicht nur die Waren über Entfernungen von 3.000 km und mehr importiert werden, sondern auch die Frachtführer

mit Ihren subventionierten Fahrzeugen, subventionierten Treibstoffen und billigen Fahrern.

Jedes Jahr schließen Großspeditionen Mittelständler und viele kleine Frachtführer ganz oder Teile ihrer Betriebe.

Etwa weil der Profit so hoch ist?

Wir arbeiten heute in der Spedition noch mit Kundensätzen von 1998 und Güterfernverkehrstarifen von 1991 die noch in DM gedruckt wurden.

Da aber auch die Argumente der Profitsteigerung nicht hinterfragt werden, bleibt einfach eine Behauptung im Raum stehen die bei näherem Hinsehen keiner Prüfung standhält..

Zur Kapotage möchte ich mich nicht detailliert äußern, aber, wer glaubt denn, dass alle ausländischen LKW auf der A2 / A3 oder A1 wirklich nur mit „internationalen“ Waren beladen sind?

Ich würde sagen zum einen eine Frage der Dokumentation, auf der anderen Seite aber auch von Skrupellosigkeit, da im Falle eines Unfalls der Versicherungsschutz der Waren auf der Strecke bleibt.

Ein Risiko, das jedem seriösen Unternehmen auf jeden Fall zu hoch sein wird

Wieviele Punkte bekommt ein ausländischer Fahrer in Flensburg, wenn er ohne Mautabrechnung erwischt wird? Oder von welchem Konto wird eine Strafe bezahlt. Von Wassili in Wladiwostok oder von Achmed aus Teheran?

Wenn statt 3 LKW nur 2 LKW auf den Raststätten stehen, ist das eigentlich mehr oder weniger ?

Solche Fragen werden ernsthaft zu Lasten der größeren LKW diskutiert.

„Vorsprung durch Technik“, hätte dem deutschen Verkehrsgewerbe mit den Gigalinen mal eine echte Chance bieten können, die aber jetzt auch wieder andere nutzen werden.

Ordentliche Aufklärung der deutschen Autofahrer und sachliche Berichte über den Ablauf der Tests hätten sicher viel Unsicherheit beseitigt und den LKW Fahrer wieder mehr als „Partner der Landstraße“ erscheinen lassen.

Der LKW Fahrer der in jeder Baustelle soweit wie eben möglich rechts fährt um dem PKW eine möglichst breite Überholspur zu lassen.

Der LKW Fahrer der erst minutenlang den Rückspiegel betrachtet, bevor er rauszieht um tempobegrenzt mit 89 km/h einen PKW mit Wohnanhänger oder einen Kleinwagen zu überholen.

Fahrzeuge übrigens denen dann plötzlich aufgeht dass man ja auch 92 km/h fahren könnte.

Ist Ihnen eigentlich schon mal auf der A 2 aufgefallen dass die Verkehrshinweise auf den Brücken zusätzlich in Polnisch und Russisch angebracht sind ?

Die A 2 ist nur ein Beispiel, dasselbe gilt für viele andere Autobahnen auch.

Sicher gibt es schwarze Schafe unter LKW Fahrern, aber im Ernst oder um aus der Bibel zu zitieren „wer frei von Schuld ist, der werfe den ersten Stein“.

Und was kann ein LKW Fahrer dafür, wenn er überholt und sich noch weit entfernt von hinten ein PKW mit 160 km/h nähert und dieser dann mit Lichthupe und riskanten Manövern zeigt, dass Ihm (oder Ihr) die Autobahn gehört?

Was soll der LKW Fahrer machen, der trotz Stau und Wartezeiten versucht seine Fahrzeiten einzuhalten. Aber durch die neue Fahrzeitverordnung und das neue System der Fahrerkarten bis zu 12 Monate nach einem „noch so geringen Verkehrsvergehen“, die Stahlkugel am Fuß trägt und aus Angst vor behördlich unterstützten Arbeitsplatzverlust seinen Job aufgibt.

Allein die neue Fahrzeitverordnung beschert den deutschen Speditionen Mehrkosten im zweistelligen % Bereich, da Fahrer auf Abruf bereit stehen, die im Zweifel mit dem PKW auf die Raststätte gebracht werden müssen um die fehlende Stunde bis nach Hause überbrücken zu können.

Die Bundesländer die an dem Test mit den Megalinern nicht teilgenommen haben und die Fortführung des Tests unterbunden haben und die Lobbyisten der PKW und Mineralölindustrie haben sich keinen wirklichen Gefallen getan, den großen LKW zu verteufeln, denn damit wird es nur an weitere Arbeitsplätze in Deutschland gehen.

Wenn bei den vielen Speditionsverbände in Deutschland nicht die Vorsitzenden so an ihren Pfründen hängen würden, könnte in Deutschland sicher auch mal ein Verband entstehen der der Bevölkerung erklären kann, was wirklich auf den Straßen wirklich passiert.

Die immer wieder als Alternative angepriesene Deutsche Bahn ist nicht annähernd in der Lage ist auch nur 5 % des Volumens der Straße aufzufangen.

Die Bahn befördert heute nur noch 10 % der gesamten Fracht in Deutschland und das liegt daran, dass es weder Gleise noch Bahnhöfe gibt um den Anteil zu erhöhen.

Das war vor 20 Jahren anders, aber die Bahn hat die lukrativen Verbindungen eingestellt und der LKW musste anschließend erst den Ausgleich schaffen.

Und deshalb ist es auch undenkbar, dass das marode Schienennetz im Besitz des Bundes bleibt und die Bahn privatisiert wird.

Dass Lokführerstreik ist oder war, hat doch sachlich nur der Personenverkehr schmerzlich bemerkt.

Sicher haben die Lokführer auch mehr Geld verdient, aber woher kommt das Problem denn?

Früher waren alle Lokführer beamtet, hatten Zulagen, Bahnwohnungen, Freifahrten für die Familie, Ferienhausnutzungen, den Bahnschrebergarten und eine gute Altersvorsorge.

Da passten auch noch die Einkünfte im Gesamten, aber heute sind als Angestellte die jeden noch so kleinen Vorteil geldwert versteuern müssen und deren Überstunden durch schlechte Infrastruktur entstehen, die es früher auch nicht gegeben hat.

All die florierenden Kombibahnhöfe liegen im Dornröschenschlaf, wenn sie nicht geschlossen wurden und ich hoffe mit unserem ganzen Gewerbe, dass die 100 Jahre möglichst bald vorbei sind

und unsere Politik, den Eingang durch die Dornen findet.

Und noch eines zuletzt, ich finde es sehr schön wenn Bahnhöfe in Wohnungen und Restaurants umgebaut werden, so bleibt zumindest die Fassade erhalten, dem Denkmalschutz sei Dank.

Aber besser wäre doch sicher ein Bahnhof wo Menschen ein und aussteigen, die Ihren PKW stehen lassen wo Frachten vielleicht auch in Container ein und ausgeladen werden, und wo der eine bahnamtliche Rollfuhrunternehmer die Auslieferung in Wuppertal Oberbarmen vornimmt und der andere bahnamtliche Rollfuhrunternehmer die Auslieferung in Wuppertal Vohwinkel.

Es dauert vielleicht etwas länger, aber das hat doch was, oder?

Die Mauteinnahmen durch Zahlung an der Grenze, begrenzt auf Tage, eine PKW Maut und die Einnahmen der Straßenmaut aus dem heutigen System zum Ausbau des staatlichen Schienensystems und der Bundesfernstraßen verwenden, das wäre mal eine Maßnahme zur Verkehrsberuhigung.

Und ich kenne nicht wenige Spediteure die für einen Großteil der Güterströme wieder die DB nutzen würden.

Ein perfektes Verbindungssystem zwischen Schiene – Straße und auch dem Binnenschiff würde zwar die Einnahmen aus der Mineralölsteuer reduzieren, aber unserem Verkehrsaufkommen und nebenbei den Treibhauseffekt nachhaltig reduzieren.

Wundern muss ich mich sehr über die Diskussion der Mindestlöhne bei den Briefdienstleistern.

Erst werden die Deutsche Post und seriöse Anbieter die über eine ordentliche Lohnstruktur und Kalkulation verfügen, massivst unterboten, um Marktanteile zu kaufen.

Anschließend wird Personal, das den Ausbildungsanforderungen nicht annähernd standhält , auf Aushilfsbasis oder freiberuflich rekrutiert und versucht die durch Dumpingpreise erzielten Umsätze auf Rücken der Mitarbeiter aufzufangen.

Tolles Konzept!

Das Ergebnis ist: die Angestellten haben keine echte Motivation oder Perspektive, Briefe sind viel zu lange unterwegs, verschwinden ganz, oder im Gebüsch ,die Post muss Personal aus Mengengründen abbauen und nebenbei bleibt das Briefgeheimnis auf der Strecke.

Die Rechnung geht also nicht auf, die „Kriegskassen“ leeren und nun wird auch noch geheult, dass der Mindestlohn einen in den Ruin treibt. Tut mir echt leid für TNT und die PIN AG.

60.000 Arbeitsplätze bei den Privaten in Gefahr ?! Wieviele davon sind Aushilfen, Freiberufler und Subunternehmer?

Aber, auch morgen müssen Briefe ausgeliefert werden, und die Mitarbeiter sollten sich schon mal bei der Post bewerben.

Denn nun wird es schwer den Auftraggebern zu erklären, dass man sich verkalkuliert hat und man kann das diesmal nicht auf die „Subvention Staatlicher Unternehmen „ schieben, sondern muss für die eigenen Fehler geradestehen.

Ich bin da nicht wirklich traurig und frage mich: Warum können Unternehmen wie die Post oder die Bahn nicht Staatsunternehmen bleiben und trotzdem wirtschaftlich geführt werden. Das das geht, haben viele Gemeinden und Kommunen längst bewiesen.

Schöne Weihnachten und ein gutes neues Jahr 2008 wünscht Ihnen Ihr Team der ABC-Logistik GmbH

Düsseldorf, im Dezember 2007

Holger te Heesen