

Und sie rollen

Immer mehr Lkw auf der Oberlausitzer A4, und immer mehr aus dem Ausland. Warum ist das so? Die SZ hat recherchiert und gezählt.

VON IRMELA HENNIG

Die Temperatur liegt knapp über Null. Es ist der 9. Mai – einer der letzten kalten Frühlingstage in diesem Jahr. Der Ort – eine kleine Wanderbrücke über der Autobahn 4 zwischen den Abfahrten Bautzen-West und Weißenberg. Es ist 9.20 Uhr. Der Verkehr rollt nicht allzu üppig an diesem Dienstagmorgen. Ich bin hier, um Laster zu zählen. Es geht nicht nur um die bloße Menge, sondern auch darum, festzuhalten, wie viele der Brummis im Ausland zugelassen sind. Vor etwa zweieinhalb Jahren waren mir die ersten ukrainischen Lkw aufgefallen. Erst ein, zwei die Woche, schließlich zwei, drei, vier fast täglich bei häufigen Fahrten zwischen Bautzen und Görlitz. Dabei ergab das Gucken und Zählen auch, die meisten Schwergewichte haben polnische Kennzeichen. Dann folgen mit großem Abstand die deutschen. Eine bunte Mischung schließt sich an – Litauen, Lettland, Estland, Tschechien, der Balkan, die Slowakei, Russland, Portugal, Österreich, die Niederlande, Belgien, Ungarn. Und viele andere. Die Autobahn bildet Europa ab – eines, in dem scheinbar immer mehr Güter auf dem Straßenweg transportiert werden. Ich zähle also, zunächst 20 Minuten beide Fahrtrichtungen gleichzeitig – zwei Polen Richtung Görlitz, fünf Richtung Dresden, ein Pole gen Görlitz, fünf russische Laster nacheinander gen Westen ...

Die Zahl der Lastkraftwagen auf der A4 zwischen Dresden und der Grenze zu Polen hat in den letzten zehn Jahren tatsächlich stark zugenommen – um 84 Prozent, weiß Isabel Siebert vom Landesamt für Straßenbau und Verkehr (Lasuv) in Dresden. Knapp 7500 bis etwa 10750 Laster sind es im Schnitt pro Tag in beide Richtungen zusammen – etwas mehr davon fahren Richtung Polen. Das Amt geht davon aus, dass der Lkw-Verkehr bis 2025 wachsen wird. Trotzdem sei ein sechsspüriger Ausbau der Strecke derzeit nicht geplant. Schaut man in die Statistik, zeigt die zudem Folgendes: Seit der Wirtschaftskrise 2009 hat der Gütertransport über die Straße stetig zugelegt.

Am Grenzübergang Ludwigsdorf stehen Geräte, die die Mautdaten erfassen. Aus den Messungen geht hervor, dass derzeit mehr als 80 Prozent der ein- oder ausfahrenden Brummis in Polen zugelassen sind. Laster aus anderen Ländern sind nur mit niedrigen einstelligen Zahlen vertreten. Ihre Anzahl habe sich in den vergangenen Jahren kaum geändert, oder leicht abgenommen, weiß das Bundesamt für Güterverkehr (BAG). Der Anteil mautpflichtiger Fahrzeuge bei Ludwigsdorf stieg von 2015 zu 2016 um knapp 24 Prozent. Das BAG schränkt aber ein: Seit 1. September 2015 wird die Maut schon für Fahrzeuge ab 7,5 Tonnen fällig. Zuvor waren es zwölf Tonnen. Die beiden Jahre sind also nur bedingt miteinander vergleichbar.

Der Blick von der Autobahnbrücke zeigt aber, dass die Brummis mit deutlich mehr als zwölf Tonnen Gewicht dominieren. Einige hupen, wenn sie mich auf der Bücke entdecken. Und ich stelle fest: Zählen in beide Richtungen gleichzeitig – das geht fast nicht. Nach 20 Minuten habe ich 60 polnische Laster auf der Spur nach Polen, dazu zwölf deutsche, die fünf Russen, zwei aus Estland, drei aus Litauen, je einen Italiener und Ungarn. Die Gegenrichtung bringt 93 polnische Laster, zehn mit deutschem Kennzeichen, drei mit russischem, zwei mit niederländischem, einen aus Österreich. Die A4 ist hier in „polnischer Hand“. Aber warum?

Es läuft gut für die Unternehmen in Sachsen, Deutschland und auch in mehreren Ländern Osteuropas. Nach neuesten Daten lag der Freistaat letztes Jahr beim Wirtschaftswachstum im Ländervergleich zusammen mit Berlin an der Spitze. Import und Export erreichten 2015 Höchststände. Polen



Laster an Laster – am Burkauer Berg in Richtung Dresden folgt ein Lkw auf den anderen. Dass es da auch Staus gibt, ist alles andere als ungewöhnlich.

Foto: Wolfgang Wittchen

war dabei fünfthöchster, Tschechien sechststärkster Abnehmer von Waren aus Sachsen. Und bei den Einfuhren in den Freistaat haben die beiden Länder sogar die Nase vorn. Tschechien hat 2015 Produkte im Wert von 4,1 Milliarden Euro geliefert. Auch für Deutschland insgesamt spielt der Im- und Export mit osteuropäischen Ländern eine immer größere Rolle. Für Polen ist der deutsche Nachbar größter Handelspartner.

Ich beschließe, mit deutschen Lkw-Fahrern zu sprechen. Vielleicht haben sie Ideen, warum sich so viele osteuropäische Kollegen die Oberlausitzer Autobahnkilometer mit ihnen teilen. Ich fahre auf einen Rastplatz, spreche Fahrer an. Viel erzählen wollen sie nicht. Einige sind selbst Polen, die aber schon seit Jahren ihren Job in Deutschland haben. Hier gebe es mehr Lohn, bessere Krankenversicherung, später mehr Rente, erzählen sie. Ein Deutscher sagt außerdem, dass sich kaum noch junge deutsche Kollegen für den Dauerjob auf der Straße finden.

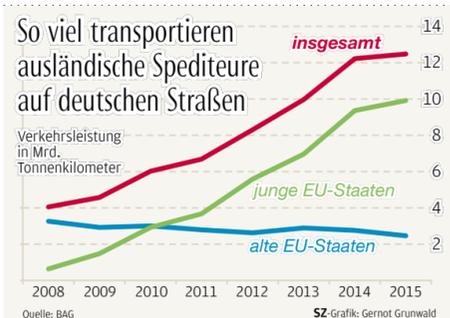
Es gibt Fachkräftemangel im Bereich Lo-

gistik. Das sagt Marko Weiselowski. Er ist Mitglied im Vorstand des Netzwerks Logistik Leipzig-Halle sowie Leiter des Netzwerk-Regionalbüros in Dresden. „Die Nachfrage nach Fahrern übersteigt das Angebot sehr deutlich und es zählt zu den drängendsten Problemen, hier Abhilfe zu schaffen“, so der Fachmann. Er spricht von Ausbildungsverläufen. Laut der Arbeitsagentur in Bautzen hat sich die Zahl erwerbsloser Fahrer in den letzten fünf Jahren fast halbiert – liegt jetzt bei reichlich 800. Dem gegenüber gibt es knapp dreimal so viele freie Stellen wie 2012.

Meine Zählstelle an der A4, die Bilanz nach 30 Minuten in Fahrtrichtung Görlitz ergibt 74 polnische, 17 deutsche, fünf lettische, je zwei ukrainische und rumänische, je einen russischen, tschechischen, holländischen und italienische Laster. In der darauffolgenden halben Stunde sind es in Richtung Dresden 148 Lkw aus Polen, 22 aus Deutschland, drei litauische, je zwei weißrussische, österreichische und holländische, ein ungarischer, ein ukrainischer sowie ein rumänischer.

Zahlenpaket zu Lkw und Autobahn 4

LKW & AUTOBAHN
 ■ In der Oberlausitz sind derzeit über 29 800 Lkw (alle Tonnageklassen) zugelassen, die meisten im Landkreis Görlitz. Die Zahl der Zulassungen steigt seit Jahren.
 ■ Autobahnen werden durch Lkw viel stärker belastet als durch Pkw. Eine Achslast von zehn Tonnen richtet so viel Schaden an wie 10 000 Pkw mit einer Tonne Gewicht, weiß man beim Landesamt für Straßenbau und Verkehr.
 ■ In die A4 zwischen Dresden und Grenzübergang zu Polen wurden 2016 insgesamt 6,6 Millionen Euro investiert. 2017 sollen 6,1 Millionen Euro fließen.
 ■ Die Verkehrsmenge zwischen Dresden und Grenze



liegt im Schnitt täglich bei 3 909 bis 5 629 Lkw in Richtung Polen und bei 3 567 bis 5 127 in Richtung Dresden.
 ■ Unfälle auf der A4 zwischen Polen und Dresden, bei denen Lkw beteiligt waren, gab es 2016 genau

213. Im gesamten Gebiet der Polizeidirektion Görlitz wurden 1 169 Unfälle mit Lkw registriert, in 908 Fällen davon waren die Lkw-Fahrer schuld. 2015 gab es 997 Unfälle mit Lastern in den Landkreisen Bautzen und Görlitz. (ihg)

Der Aberglaube von nebenan

Die eigene Weltanschauung halten viele für vernünftig, doch fremde Religionen für abstrus.



Besorgte Bürger
 VON MICHAEL BITTNER

Mit der Barbarei ist es merkwürdig: Die Menschen entdecken sie immer nur in fremden Kulturen, nie in der eigenen. So hält auch jeder die eigene Weltanschauung für vernünftig und naturgemäß, die Religionen ferner Völker erscheinen hingegen als abstruser Aberglaube. Wir lachen und schimpfen über Chinesen, die ihre Potenz mit Nashornpulver steigern wollen, dabei stehen auch bei uns die absonderlichsten Formen der Quacksalberei gut im Saft.

Ich rede nicht nur von Menschen, die ihre Gesundheit Heilsteinen oder informiertem Wasser anvertrauen. Sogar von Krankenkassen bezahlt wird die Homöopathie, eine besonders beliebte Form des modernen Schamanismus, bei der Patienten Wässerchen und Pillen verabreicht bekommen, die keinerlei Wirkstoffe enthalten. Nun mag mancher sagen: Leute, die an der-

artigen Humbug glauben, fühlen sich nach der Zeremonie ihres Medizinsmannes oft wirklich besser. Lassen wir die Leute doch bei ihrem Glauben, wenn's ihnen nicht schadet! Dem könnte man zustimmen, wüsste man nicht, dass Menschen, die sich an harmlosen Unfug gewöhnen, manchmal auch anfangen, an gefährlichen Unfug zu glauben.

Wer sich ein wenig im Internet umschaut, der stellt fest, dass es von der Ufo-Forschung nicht weit bis zum Reichsbürgertum ist. Und wenn Kinder sterben müssen, weil ihre Eltern vor Ärzten fliehen, um stattdessen Krebs durch Handauflegen zu heilen, hört jeder Spaß auf. Wer Tagebü-

cher und Briefe von Menschen vergangener Jahrhunderte liest, der ist erschüttert über die Selbstverständlichkeit, mit der in jenen Zeiten gestorben wurde. Noch im 18. Jahrhundert erlag beinahe jeder zweite Mensch schon im Kindesalter einer Krankheit. Erst die moderne, naturwissenschaftliche Medizin machte diesem Elend ein Ende. Besonders das Impfen rettete viele früher tödliche Krankheiten fast aus. Gerade dieser Erfolg verführte nun träge gewordene Wohlstandsbürger dazu, auf die moderne Medizin zu verzichten und Impfungen zu verweigern. Sie wollen, dass ihre Kinder „auf natürliche Weise“ Abwehrkräfte entwickeln. Das klingt schön, aber bedeutet nichts anderes als: Wir schicken die Kinder ungeschützt in den Kampf ums Dasein, die Starken kommen durch, die Schwachen bleiben auf der Strecke. Und wirklich sterben inzwischen wieder Kinder an den Mätern. Dies finde ich barbarisch.

Der Schriftsteller Michael Bittner schreibt hier im Wechsel mit dem Politikwissenschaftler Werner J. Patzelt. mail: sz.fuellerleiton@dv-mediengruppe.de

Ein exotischer Klub

CD-Tipp
 Triff ein klassischer Mandolinist auf einen Jazzer: Sie spielen Orient-Träume und Herz-Drücken, improvisieren mitreißend.

VON BERND KLEMPNOW

Noch so eine interessante, andere Farbe im wiedereröffneten Kulturpalast: Der neue Saal taugt auch für weltgewandten Jazz mit kammermusikalischer Finesse – neben Klassik, Schlager-Show, Chanson und Instrumental-Performance. Das beweisen Avi und Omer Avital jetzt bei der Live-Präsentation der neuen CD „Avital meets Avital“. Diese dürfte zu den interessantesten Veröffentlichungen des Jahres gehören. Obwohl sie nicht einzuordnen ist und als Mischung aus Weltmusik und Contemporary Jazz eine ungewöhnliche Begegnung scheinbarer Widersprüche ist.

Beide zufällig gleichnamigen Künstler stammen aus Marokko und kennen sich seit Kindertagen. Der eine wurde in Israel

und Europa zu einem der führenden Mandolinisten, der mit packenden Klezmer-, Barock- und Klassik-Interpretationen sogar für einen Grammy nominiert wurde. Den anderen, den experimentierfreudigen Komponisten und Bassisten Omer zog es nach New York.

Erstaunlich: Das Avital-Gipfeltreffen ist trotz der völlig verschiedenen Klangsphären beider Künstler kein weiteres der üblichen Cross-Over-Projekte. Im Gegenteil. Das Ergebnis ist überraschend vielfältig und abwechslungsreich, reicht vom klassischen Mandolinen-Spiel, über orientalisches Balladen bis hin zu schmissigen Improvisationen. Es ist eine Musikwelt, die mit ihren exotischen Wechselspielen und -wirkungen schlichtweg mitreißt.



Avi Avital, Omer Avital und Band: „Avital meets Avital“ (Deutsche Grammophon)