

Verkehr in Elbe-Elster:

Transport-Unternehmen macht Druck – Forderung nach Ausbau der B169

Erst war es eine Autobahn, die die Lausitz und Elbe-Elster mit Leipzig verbinden sollte, dann nur noch eine dreistreifige Bundesstraße. Doch auch deren Ausbau kommt nicht voran. Ein Unternehmer aus Schraden macht über die IHK Druck.

06. Mai 2023, 05:00 Uhr

•

Schraden

Ein Artikel von



[Manfred Feller](#)



Für das Unternehmen Hampf Transporte aus Schraden fahren immerhin 20 Zugmaschinen. Jürgen Hampf und Sohn Christian sorgen mit ihren Mitarbeitern dafür, dass die Auftragslage gut ist und die Fahrzeuge rollen. Doch in der Verkehrsinfrastruktur holpert es. © Foto: Manfred Feller

Mindestens seit dem Ende der 1990er-Jahre wird über den Bau einer schnellen Ost-West-Straßenverbindung von Cottbus über Senftenberg, Ruhland, Plessa und Elsterwerda in

Richtung Leipzig gesprochen. Nachdem das Autobahnprojekt zu den Akten gelegt worden war, folgte der bislang nur abschnittsweise dreistreifige Ausbau der Bundesstraße 169. Aus Sicht von Jürgen Hampel, Inhaber der Hampel Transporte aus Schraden und einer der jüngst wiedergewählten Stellvertreter des Vorsitzenden des Verkehrsausschusses der Industrie- und Handelskammer (IHK) [Cottbus](#), geht das alles viel zu langsam. Ein Armutszeugnis sei, wie er sagt, dass aufgrund der Verkehrsbelastung in Ortschaften die B169 im OSL-Landkreis von und nach [Cottbus](#) für den Lkw-Verkehr gesperrt worden ist. „Der Umweg über das Spreewalddreieck ist zu lang. Leider ist eine Änderung nicht absehbar. Dringend notwendig sind die Ortsumfahrungen von Allmosen und Neupetershain“, fordert der Unternehmer auch im Namen seiner vielen Kollegen aus der Transportbranche. Die Strecke [Ruhland](#) – [Plessa](#) hätte ebenso längst dreistreifig ausgebaut sein müssen. „Darüber wird seit 25 Jahren geredet“, kritisiert Jürgen Hampel.

Wann wird zwischen Plessa und Elsterwerda gebaut?

Auch entlang der Bundesstraße 169 zwischen Plessa und [Elsterwerda](#) schwant ihm nichts Gutes. Wie die Bürgerinitiative aus Kahla und Plessa plädiert er für die kürzere Südumfahrung. Damit werde zudem das dortige Gewerbegebiet nicht abgehängt. Erforderlich seien ebenso die Süd- und die Nordumfahrung von Elsterwerda, um den Schwerlastverkehr aus der Innenstadt zu nehmen. „In diesem Jahrzehnt wird wohl praktisch nichts mehr passieren, obwohl es dringend notwendig wäre“, mutmaßt der Unternehmer.



Auf dem Foto ist ein Teil der Lastwagenflotte von Hampel Transporte in Schraden zu sehen. Das zweite Unternehmen vermietet und verkauft mobile Raumlösungen.

© Foto: Hampel Transporte

Zu den Schwerpunkten im IHK-Verkehrsausschuss gehört neben Drängen auf den Ausbau des Straßennetzes und der Brückensanierungen, wo es bundesweit große Defizite gebe, auch das Schienennetz. In diesem Zusammenhang begrüßt Jürgen Hampel ausdrücklich das entstehende Bahnwerk zur Wartung von ICE-Zügen in [Cottbus](#). Der Unternehmer gehört der IHK-Vollversammlung seit vielen Jahren an und ist seit etwa einem Jahrzehnt einer der Stellvertreter des Vorsitzenden. Das Gremium trage die aktuellen

Probleme der Wirtschaft im Verkehrsbereich zusammen und gebe daraufhin der IHK Handlungsempfehlungen, die sie an die Politik herantragen möge.

Es fehlen Kraftfahrer in Deutschland

Ein zunehmendes Problem müsse die [Transportbranche](#) wohl allein lösen - den wachsenden Fachkräftemangel. Bereits jetzt würden jährlich 10.000 und mehr Fahrer in Deutschland gebraucht, um die Lücken zu schließen. Jürgen Hampel schätzt, dass 30 bis 40 Prozent der Unternehmen bereits mit ausländischen Fahrern unterwegs sind.

Sein Unternehmen mit 38 Mitarbeitern, darunter 20 einheimischen Fahrern, habe sich seit mehr als einem Jahrzehnt darauf eingestellt, selbst für Fachkräfte zu sorgen. Jährlich werde ein Fahrer ausgebildet. „Wir jammern nicht, sondern tun was. Doch es ist schwer, Ausbildungswillige zu finden. Bisher konnten wir Abgänge gut kompensieren“, sagt der Schradener.

Deutschlandweit sei es längst so, dass bereits viele Lkw wegen des Personal mangels nicht mehr fahren. Lieferengpässe vom Lebensmittel bis hin zum Ersatzteil könnten in der Zukunft die Folge sein.

Aus Sicht von Jürgen Hampel ist der Beruf des Kraftfahrers aus vielerlei Gründen oft nicht attraktiv. Er denkt dabei an das gravierendste Problem: die fehlenden Parkplätze mit Sanitäreinrichtungen. „Wenn die Politik will, dass die Wirtschaft rund läuft, dann ist sie auch in diesem Punkt gefragt“, so Jürgen Hampel.

Die Lkw-Maut könnte stark ansteigen

Doch stattdessen würden die nächsten dunklen Wolken aufziehen. „Es sieht so aus, dass ab 2024 die Lkw-Maut verdoppelt werden könnte“, befürchtet der Schradener. Das heißt, Transporte und Produkte würde noch einmal teurer werden. „Die Unternehmen können das nicht mehr kompensieren. Jene, die es bisher versucht haben, gibt es nicht mehr“, stellt der Unternehmer fest. Aktuell betrage die Maut 18 Cent je Kilometer. Künftig vielleicht 36 Cent? Bei einer Fahrleistung von vielleicht 120.000 Kilometern im Jahr pro Lkw könne sich jeder selbst die Kostensteigerung ausrechnen.



Eine Sparte von Hampel Transporte aus Schraden sind Lkw mit offener Ladefläche, auf denen Güter mit Übermaßen bewegt werden.

© Foto: Hampel Transporte

Hinzu kämen Kraftstoffkosten. Von denen geht Jürgen Hampel eher davon aus, dass sie wohl wieder steigen werden. Alternativen? Für ihn sei der Diesel im Schwerlastverkehr auf absehbare Zeit nicht ersetzbar. Schon gar nicht durch Elektromotoren, eher durch Wasserstoff oder irgendwann durch E-Fuels.

Jürgen Hampel ist seit der Wende auch im IHK-Prüfungsausschuss tätig. Dort werde die Fachkunde jener angehenden Unternehmer geprüft, die in die Selbstständigkeit gehen wollen. Zudem sei er seit Jahren im Prüfungsausschuss für künftige Berufskraftfahrer (praktischer Teil) tätig.

In diesen Funktionen hat Jürgen Hampel festgestellt, dass sich immer weniger Menschen in der Transportbranche selbstständig machen wollen. Auch gebe es Nachfolgeprobleme in bestehenden Unternehmen.

Jürgen Hampel schätzt, dass im Bereich der IHK Cottbus etwa 70 bis 80 Prozent der Firmen weniger als fünf Fahrzeuge haben und damit zu den Kleinunternehmen zählen. Gerade die hätten es besonders schwer am Markt, auch aufgrund der harten Konkurrenz zum Beispiel aus Polen. Demnach würden die Nachbarn nicht selten mit weniger verdienenden ausländischen Fahrern hier agieren.

Das Unternehmen Hampel Transporte in Schraden

Oswald Hampel, der Vater des heutigen Inhaber Jürgen Hampel (68), gründete mit 18 Jahren als Umsiedler aus Schlesien 1946 am heutigen Standort in der Plessaer Straße in Schraden seine kleine Firma. Mit einem Eigenbautraktor transportierte er Holz und Abbruchsteine vom Bahnhof Lauchhammer zum Neubau des Wasserwerkes Tettau. Bald reichte das Geld für größere Traktoren und Ende der 1960er-Jahre für den ersten älteren Skoda-Lkw. Als Privater musste er immer Kooperationspartner haben, wie den VEB Kraftverkehr.

1973 stieg Jürgen Hampel in das Unternehmen ein. Mit der Wendezeit mussten neue Märkte erschlossen und moderne Fahrzeuge gekauft werden. Die Entwicklung sei kontinuierlich gewesen. Heute zählen die zwei Firmen 20 Lkw. Damit würden etwa 1000 Kunden,

vornehmlich in Brandenburg und Sachsen, bedient. Zwei Söhne sorgen für den Fortbestand der Firmen in Familienhand.