

Chevallier in Paris, Familie Heinz in Idenheim in der Eifel, Angela Klinggraef in Berlin, Armin und Familie in Hannover, Corina und Michail Cepoi in Chisinau/Moldawien, Wladimir Boriskov in Kiew, Annemarie und Helmut von Kietzell in Regensburg, Lothar Kram in Frankfurt, Irina in Nowograd-Wolynsk.

Nachwort zur vierten Auflage

Als ich vor einigen Jahren nach langer Pause wieder mit dem Lkw-Fahren begann, entstand bei mir der Eindruck, dass sich ja kaum etwas verändert habe. Ich landete zuerst bei einem windigen Subunternehmer aus Ostwestfalen, der offensichtlich von vornherein gar nicht vorhatte, mich zu bezahlen. Und danach bei dem tief fliegenden Holländer, der seine Gewinne mit geradezu krimineller Energie maximierte. Die Unfreundlichkeit und die illegalen Machenschaften nahmen weiter zu, als die große Wirtschaftskrise begann.

Die weißen Schafe in der Branche, also Fahrer, die immer so legal wie möglich bleiben und dieses von ihren Chefs auch ermöglicht oder sogar vorgeschrieben bekommen, kannte ich nur vom Hörensagen. In den Jahren zuvor sollte sich ja auf dem Gebiet angeblich eine Menge getan haben, aber davon bekam ich in meiner unmittelbaren Umgebung nichts mit, auch nicht von Kollegen anderer Firmen, die man an Ladestellen und Raststätten regelmäßig trifft. Möglicherweise waren meine Arbeitgeber besonders schwarze Schafe, während der Wirtschaftskrise war aber an einen Wechsel nicht zu denken. Und die Manipulation beginnt ja nicht erst mit dem Urlaubsschein oder dem Verheimlichen von Gefahrgutladung, sondern bereits dann, wenn jemand den Fahrtschreiber auf Pause und nicht auf Arbeits- oder Bereitschaftszeit stellt, wenn er an einer Ladestelle mehrere Stunden stehen und sich um das Be- oder Entladen kümmern muss. Das ist bis heute sehr verbreitet, jeder in der Branche weiß das.

Nach dem Erscheinen dieses Buches lernte ich jedoch auch ganz andere Kollegen, Disponenten und Spediteure persönlich kennen.

In meiner Heimatstadt Wuppertal hatte ich zum Beispiel längere Gespräche mit Falk Albrecht von der gleichnamigen Wuppertaler Spanienspedition. Ein gewissenhafter und verantwortungsbewusster Unternehmer, der mir erklärte, wie schwer es ihm manchmal gemacht wird, hundertprozentig legal zu agieren, zumal sich manche Gesetze regelrecht widersprechen. Spediteur Ralf Koppenhöfer aus Frankenthal erzählte mir das Gleiche. Die Politik macht es sich in diesem gesamten Bereich viel zu einfach. Schnell wird hier noch eine Bestimmung vom Land erlassen, dort ein Gesetz vom Bund, hier eine weitere Auflage von der Kommune und dort eine Bestimmung aus Brüssel. Und niemand hat die Gesamtsituation im Blick, mit der wir alle in der Transportbranche dann täglich konfrontiert sind. Man will die Lkws nicht und man will sich nicht auf unpopuläre Weise mit dem Thema befassen. Alle meine Kollegen haben unzählige Beispiele und Situationen erlebt, in denen Autofahrer uns nicht mochten einfach aufgrund der Tatsache, dass wir existieren. Kaum einer von ihnen zählt mal eins und eins zusammen. Dann käme er oder sie nämlich zu dem Schluss, dass es diese schönen kleinen Autos ohne Lkws gar nicht gäbe. In Interviews



Lkws auszubremsen ist auch keine Lösung.

habe ich die Journalisten immer darauf hingewiesen, dass ihre Kaffeetasse oder ihr Mikrofon oder ihr Laptop schon mindestens ein halbes oder ganzes Dutzend Lkw-Fahrten hinter sich haben.

Ich habe das Buch nach bestem Wissen und Gewissen geschrieben. Ich wollte keinen Gesamtüberblick erstellen, sondern subjektiv von meinen ganz persönlichen Erfahrungen erzählen. Möglicherweise entsteht beim Lesen der Eindruck, als gäbe es nur schwarze Schafe, aber das stimmt natürlich nicht. Klar ist aber auch, dass deren Anzahl nach wie vor viel zu hoch ist und dass denen das Handwerk gelegt gehört. Dabei ist es auch egal, ob ihr Anteil nun siebenzig oder dreißig Prozent beträgt.

Die Rückmeldungen nach Erscheinen des Buches fielen sehr unterschiedlich aus. Viele Fahrer und deren Angehörige haben sich bedankt dafür, dass endlich mal etwas aus dem ganz normalen Arbeitsalltag eines internationalen Fernfahrers beschrieben wird. Ich bekam solche Rückmeldungen über den Verlag, bei Facebook, persönlich und auf zahlreichen Veranstaltungen. Denn alle Lkw-Fahrer (und ihre Angehörigen) bekommen täglich das miserable gesellschaftliche Ansehen zu spüren, dieses »Mit-uns-kann-man's-ja-machen«. Vorurteile beruhen oft auf Nicht-Wissen und Nicht-darüber-Nachdenken(-wollen). Wer den Lkw nicht mag, weil der ihn in dem Moment am rasanten Fortkommen hindert, denkt sich schnell, da sitzt der typische bräsige Schmerbauch hinterm Steuer: ein unrasierter Primitivling mit bekleckertem Feinrippunterhemd, unrasiert und ungewaschen und nur darauf aus, jedem Pkw-Fahrer das Leben so schwer wie möglich zu machen, einfach aus Spaß an der Freude. In dieser Überspitzung wird deutlich, was für ein Unsinn das ist. Natürlich gibt es auch den, Rüpel gibt es schließlich in allen gesellschaftlichen Schichten und Bereichen. Nach meiner Erfahrung sind sie aber in unserem Berufsstand eher die Minderheit.

Kürzlich besuchte mich mein ehemaliger Lieblingskollege Ismail, er fährt mittlerweile für eine andere Firma immer zwischen der Türkei und den Niederlanden hin und her. Er spricht sehr wenig Deutsch und viele würden ihn alleine schon deshalb und wegen seines Berufes für ungebildet halten. Auf dem Armaturenbrett seines DAF-Trucks sah ich das türkischsprachige Buch, welches er

gerade las: die *Persischen Briefe* des französischen Philosophen der Aufklärung, Baron de Montesquieu. Und wer darüber erstaunt und überrascht ist, sollte bitte auch mal sein oder ihr Vorurteil über Fernfahrer hinterfragen.

Übrigens habe ich weiterhin intensiven Kontakt zu meinen ehemaligen Kollegen. Da die niederländische Spedition mittlerweile eine Filiale in Rumänien eröffnet hat, haben sie in Holland fast alle Ausländer gekündigt, teilweise fristlos und das ohne Begründung. Daher bin ich nicht der einzige, der dort noch einen Rechtsstreit laufen hat. (Zwar hängt in der Spedition ein großes Foto vom niederländischen Königspaar, aber die Unternehmerfamilie scheint eher ein anarchistisches Verhältnis zum niederländischen Rechtsstaat zu haben.) Ein polnischer Ex-Kollege meldete sich vor einigen Monaten bei mir, weil er ein Schreiben einer rheinland-pfälzischen Staatsanwaltschaft bekommen hatte, die ihm vorwarf, er habe in einer Baustelle einen Pkw gefährdet und abgedrängt. Er war aber an diesem Tag laut seinen Aufzeichnungen gar nicht in Deutschland. In seinem Namen teilte ich das der Staatsanwaltschaft mit und das Verfahren gegen ihn wurde eingestellt. Er sagte, er wisse, wer der Delinquent in Wirklichkeit gewesen sei, nämlich ein niederländischer Kollege, könne das aber nicht beweisen. Etwa ein bis zwei Monate später meldete sich ein weiterer polnischer Ex-Kollege bei mir, nun hatte er das Verfahren am Hals. Diesmal kam das Schreiben von einer anderen Staatsanwaltschaft aus dem gleichen Bundesland, diesmal gleich von einem Oberstaatsanwalt. Auch dieser Fahrerkollege war zum fraglichen Zeitpunkt knapp tausend Kilometer vom »Tatort« entfernt. Ich rief den Oberstaatsanwalt an und erklärte ihm die Sachlage, berichtete auch von meinem Buch. Im Gegenzug erklärte er mir, wieso sie das so hartnäckig verfolgten. Am Steuer des abgedrängten Pkw hatte nämlich ein Oberstaatsanwalt gesessen. Wegen möglicher Befangenheit war das Verfahren mittlerweile an die Staatsanwaltschaft der anderen Stadt abgegeben worden. Nun warte ich gespannt darauf, ob der nächste Hilferuf von einem polnischen, einem deutschen oder einem türkischen Ex-Kollegen kommt.

Doch zurück zu den Reaktionen auf das Buch. Bei einem Fototermin für die österreichische Zeitung *News* wollten die mich an

einer Raststätte neben Lkws fotografieren. Ich fragte sie, wieso sie nicht einen Truck besorgt hätten von einem großen Lkw-Händler, normalerweise stellen sie das für einen solchen Termin gerne zur Verfügung. Die Redakteurin antwortete mir, das hätten sie versucht, aber ein namhafter Autohersteller habe abgesagt mit der Begründung, man kenne das Buch, das sei ein negatives Image und man wolle damit nicht in Verbindung gebracht werden.

Übrigens haben viele Journalisten positiv auf das Buch reagiert, aber natürlich nicht alle. Die Redaktion einer RTL-Sendung hatte zwei Ideen, die ich als besonders unverschämt empfand. Sie suchten einen Fernfahrer, der ganz viele verbotene Dinge tut, den sie eine Woche begleiten und dann dem deutschen Fernsehpublikum zum Fraß vorwerfen wollten. Es ist schön einfach, populär und quotenerhöhend, wenn man auf jemandem rumhackt, dessen Ansehen ohnehin schon im Keller ist. Die zweite freche Idee der Redaktion war, dass ich ihnen einen solchen Kollegen vermitteln sollte. Ich habe dankend abgelehnt.

Ein großes Nachrichtenmagazin hat mich auf andere Weise an der Nase herumgeführt. Bereits vor Erscheinen des Buches haben sie mir gegenüber Interesse signalisiert. Das geht nun schon ein halbes Jahr so. Alle zwei Wochen frage ich nach, was denn nun sei – und bekomme immer wieder die Antwort: Ja, das sei ein interessantes Thema und sie wollten darüber berichten. Wieso sie nicht den Mut haben, schlicht abzusagen, verstehe ich nicht. Aber das deckt sich mit den Erfahrungen, die mir andere Fachjournalisten berichtet haben. Oft versuchen sie, über die Fachpresse hinauszu kommen und bieten den großen Massenmedien Themen an über den Arbeitsalltag von Fernfahrern, die Bezahlung, sinnvolle und sinnlose Transporte und vieles mehr. Aber häufig stößt man dort auf ein aktives Desinteresse, diese Themen zu problematisieren.

Aktives Desinteresse kommt auch von der zuständigen Gewerkschaft *verdi* und dem *DGB*. Wer solche Freunde hat, braucht seine Feinde nicht zu fürchten. Zwar gibt es an der Basis einige aktive und engagierte Kolleginnen und Kollegen, aber je weiter man dort in der Hierarchie nach oben schaut, umso weniger hat man als Fernfahrer das Gefühl, dort Verbündete zu haben. Von der im nord-

rhein-westfälischen Landesvorstand für uns zuständigen »Kollegin« bekam ich rechtliche Tipps, die sachlich definitiv falsch waren. Damit wollte sie mich wohl davon abhalten, gegen meinen Arbeitgeber vorzugehen, als dieser mir den Lohn schuldig blieb.

Schelte für das Buch bekam ich von manchen Kollegen und Spediteuren. Zum einen war das natürlich das Bellen der getroffenen Hunde, zum anderen kam die Kritik aber auch von den legalen Fahrern und Spediteuren. Sie werfen mir vor, ich hätte das nicht so lange mitmachen dürfen und mich wehren müssen. Die haben gut reden. Das hätte für mich den Rauswurf und die sofortige Erwerbslosigkeit bedeutet. Wer in der Branche einen Job hat, in dem er völlig legal bleiben kann, ist bis heute privilegiert. Die Gefahr bei Privilegien ist oft, dass man vergisst, dass es welche sind – und genau das führt dann zu einer Selbstgerechtigkeit, die mitunter den Blick trübt. Auch ich rufe mittlerweile Fahrer auf, sich zu wehren und all die Anweisungen nicht auszuführen, die ich selber über so viele Jahre befolgt habe. Aber das sagt sich so leicht. Wer solche Ratschläge gibt, kann das nur verantwortungsvoll tun, wenn er zugleich Rat und Hilfe geben kann im Umgang bei Problemen mit dem Arbeitsamt, der Schuldnerberatung, dem Arbeitsrecht oder bei der Suche nach einer neuen Stelle.

Außerdem hatten manche Kollegen die Befürchtung, dass das Aufzeigen der Missstände das Image der Fahrer noch weiter verschlechtern würde. Die Erfahrungen mit der Presse, insbesondere dem Privatfernsehen und den Zeitungen mit den großen Buchstaben, führen bei vielen zu einer Abwehrhaltung: Bloß nicht über das Thema reden, dann kriegen wir nur noch mehr auf den Deckel!

Aber zum einen lässt sich das Image kaum noch verschlechtern – Fernfahrer sind noch schlechter angesehen als Politiker, und das will etwas heißen. Zum anderen beruht die Befürchtung nur auf früheren Erfahrungen, denn ich bekam eher genau das Gegenteil mit: Endlich machen sich auch AutofahrerInnen mal Gedanken über den Menschen, der da am Steuer dieses ungeliebten großen Lkws sitzt, und das ist sehr zu begrüßen.

Nach Erscheinen des Buches kam ich auch in Kontakt mit Disponenten und denjenigen, die bei den Absendern und Empfängern

von Waren für uns Trucker zuständig sind. Gerd aus Klagenfurt beispielsweise ist im Zentrallager einer großen Einzelhandelskette für den Wareneingang und die Leergutverwaltung zuständig. Er war verduzt darüber, dass ich als Fernfahrer über den Einzelhandel besonders gerne schimpfte. Es war für ihn neu, dass in anderen Wirtschaftsbereichen die Fahrer nicht selbst ausladen, ja nicht einmal zur Hand gehen, sondern lediglich überwachen müssen. Er hielt mir vor, dass die Fahrer auch nie dagegen protestieren würden. Das ist aber nur logisch, da haben wir doch längst resigniert. Als Fahrer könnte ich genauso gut dagegen protestieren, dass es mittwochs manchmal regnet.

Ich bekam Kontakt zu Autobahnpolizisten, Verbandsfunktionären, einem Havariekommissar (ein Sachverständiger für Transport- und Güterschäden) und engagierten Ministerialbeamten (ja, solche gibt es überraschenderweise auch). Und ich sehe nach guten Gesprächen meine These bestärkt, dass viele der uns betreffenden Gesetze nicht in erster Linie dazu dienen, uns zu schikanieren und abzukassieren, sondern dass sie (auch) zu unserem Schutz gemacht sind und wir mit diesen Leuten in einem Boot sitzen.

Und ich lernte die Truckerfreunde kennen. Dazu muss ich ein wenig ausholen. Wie in so vielen anderen Bereichen gibt es auch für Fernfahrer eine Menge Internetforen. Doch fast alle sind ziemlich unflätig – auch das gibt es ja in vielen anderen Bereichen. Aber ein Forum ragt weit heraus: www.truckerfreunde.de. Von den mehreren Tausend Usern sind neunzig bis fünfundneunzig Prozent Fernfahrer, es sind aber auch Spediteure dabei, Disponenten, Polizisten und sogar einige Lokführer. Der Umgang miteinander ist nett und der Diskurs findet auf einem sachlich-freundlichen und fachlich sehr hohen Niveau statt.

Auch dort bekam ich Schelte für das Buch, weil manche befürchteten, dass ich das Truckerimage mit dem Buch vom elften ins zwölfte Untergeschoss befördern würde. Manche waren deswegen richtig sauer auf mich. Das ist auch verständlich angesichts der vielen schlechten Erfahrungen, die Fernfahrer mit ihrer Darstellung in den Massenmedien gemacht haben – deckt sich jedoch absolut und überhaupt nicht mit den Rückmeldungen, die ich tatsächlich bekam.

Die Truckerfreunde setzen sich ein für einen partnerschaftlichen Umgang zwischen Pkw und Lkw im Straßenverkehr. Mit ihrer Aktion »Hand in Hand durchs Land« haben sie einen konstruktiven Ansatz entwickelt. In einem Handzettel erklären sie Autofahrern, wie sich ein Lkw verhält und warum. Es gibt Antworten auf Fragen wie: Was sieht ein Lkw-Fahrer, wenn er rangiert? Warum beschleunigen Lkws so langsam? Was sieht ein Lkw-Fahrer im Spiegel? Oder warum braucht der Lkw so viel Platz? (Zitat: »Die Situation des Lkw-Fahrers ähnelt der einer Person, die eine Tür durch ein Treppenhaus trägt.«) Ein weiterer Handzettel, der sich an die Kollegen wendet, ist in Arbeit. Partnerschaftliches Verhalten im Straßenverkehr erfordert die Rücksichtnahme beider Seiten. Immer und immer wieder erzählen mir Autofahrer von Lkw-Elefantenrennen, durch die sie sich ausgebremst fühlen. Mir kommt das vor wie der Sozialschmarotzer, auf den die *Bild*-Zeitung schimpft und die dabei verschweigt, was für eine Randerscheinung dieser ist. Ihm stehen Hunderte von wirklich Bedürftigen gegenüber, die in großer Not sind und jeden Cent dreimal umdrehen müssen, aber die finden sich in der Berichterstattung nicht wieder. Genauso gerne wird auf rücksichtslose Lkw-Fahrer geschimpft. Die Tatsache, dass nur einer bis fünf von hundert so sind, wird dabei aktiv verschwiegen. Das ist ja auch viel einfacher und bringt Auflage und Quote.

Die Hand-in-Hand-Kampagne wendet sich also nicht nur an die Pkw-Fahrer, sondern auch an die Kollegen. Wer den Aufkleber auf seinem Fahrzeug hat, verpflichtet sich zu einer Art Ehrenkodex. Also: keine Überholmanöver, wenn man nur ein oder zwei Stundenkilometer schneller ist und der Überholvorgang mehrere Kilometer dauert. Und wenn einen so jemand überholt, dann halt mal kurz vom Gas gehen, um den wieder hereinzulassen.

Die Zeit ist reif für eine Imagekampagne für Lkw und deren Fahrer ähnlich der Brummikampagne (»fern schnell gut«) des Bundesverbandes für Güterkraftverkehr und Logistik vor gut zwanzig Jahren. Hier setzen die Truckerfreunde an und versuchen, eine Lobby für uns aufzubauen.

Unterstützung kam auch von ganz unerwarteter Seite. Der Chef der Düsseldorfer Frachtenbörse TimoCom schrieb mich an. Mit

über 30.000 Kunden sind sie der europäische Marktführer in diesem Bereich. TimoCom nimmt keine Provision für die Vermittlung von Touren, versteht sich nicht als Spedition, sondern als IT-Unternehmen, welches die Internetplattform anbietet, auf die sich alle geeinigt haben, die Transporte anbieten oder suchen. »Wir wollen etwas für die Branche tun«, sagte mir der Chef im ersten persönlichen Gespräch. Das Unternehmen möchte seine Marktmacht dafür einsetzen, die Akzeptanz für den Lkw zu erhöhen und Verbesserungen für Transportunternehmen und Fahrer zu bewirken. Dringenden Handlungsbedarf gibt es auf vielen Baustellen: sei es die Parkplatznot, die Situation an den Be- und Entladestellen, der alltägliche Verteilungskampf im Straßenverkehr oder das Ansehen von Lkws und deren Fahrern.

Gerne nahm ich das Angebot des Düsseldorfer Unternehmens an, gemeinsam für diese Ziele zu arbeiten. So habe ich nun quasi die Seiten gewechselt, getreu dem Motto von F. W. Bernstein: »Die schärfsten Kritiker der Elche, waren früher selber welche.« Möglicherweise werde ich auch wieder mal hinterm Steuer eines (Show-)Trucks sitzen, dann aber unter hundertprozentig legalen Bedingungen, mit korrekter Bezahlung und respektvoller Behandlung durch Kollegen und Vorgesetzte.

Das Logbuch endet mit dem Satz: »Aber das erzähle ich vielleicht ein andermal.« Das nahmen manche LeserInnen zum Anlass, mich zu fragen, ob und wann ich denn ein weiteres Buch zum Thema schreiben würde. Diese Frage findet sich zum Beispiel auch bei den Rezensionen bei Amazon. Dazu kann ich derzeit nur eines mit großer Sicherheit sagen: Sollte es noch ein weiteres Buch von mir geben, dann wird es von einem Fahrer handeln, der nicht erst am Monats- oder Wochenende zum Ausschlafen kommt. Die Zeiten gehören für mich persönlich der Vergangenheit an – und das ist auch gut so. Dabei werde ich jedoch nicht vergessen, dass das bis heute ein großes Privileg ist.

Ich werde auch von dieser Warte aus nicht anklagend mit dem Finger auf diejenigen Kollegen weisen, die nach wie vor gezwungen sind, für zu wenig Geld zu lange hinterm Steuer zu sitzen. Die Hauptverantwortlichen hierfür sind und bleiben in meinen Augen

die Auftraggeber und nicht die Ausführenden. Und die Politik, die sich schon viel zu lange davor drückt, sich grundsätzliche Gedanken über den boomenden Transportsektor zu machen. Bisher haben sich die zuständigen Politiker nur mit Populismus und Phantasielosigkeit blamiert. Der Bundesverkehrsminister fordert gebetsmühlenartig stärkere Kontrollen als Allheilmittel, weil die Lkws ja alle so böse sind – das kommt besonders in Wahlkampfzeiten gut an. In Nordrhein-Westfalen wird überlegt, Lkws nur noch nachts fahren zu lassen – und die Gewerkschaft macht sich in dem Bereich so unsichtbar wie möglich. Leider gilt man hierzulande schon als »nicht politikfähig«, wenn man ein Tempolimit auf Autobahnen fordert, wie es in nahezu allen anderen Ländern Europas seit Jahrzehnten existiert.

Die solidarischsten Stellungnahmen kamen übrigens von Menschen, die die meisten Gründe hätten, gegen Lkws zu sein: von dem Tiroler Transitforum und der Schweizer Alpeninitiative. Die Schweizer Umweltschützer waren beispielsweise die einzigen, die gegen Änderungen der Arbeitszeitgesetze protestierten, nach denen die maximal zulässige Wochenarbeitszeit für Lkw-Fahrer von 56 auf sechzig Stunden (!) erhöht wurde. Keine Gewerkschaft, keine Partei oder sonstige politische Gruppierung scherte und schert sich darum. Dabei hatte die Schweiz nur nachgezogen, um sich Resteuropa anzugleichen, dort gilt das bereits seit Jahren.

Es ist höchste Zeit für Empathie und Rücksichtnahme auf die Belange von Fernfahrern. Nur, wenn wir alle an einem Strang ziehen und uns nicht auseinander-, sondern zusammensetzen, können wir gemeinsam daran arbeiten, dass zu verändern, was letztlich ja niemand will: den alltäglichen Wahnsinn auf Europas Straßen.