



DER ERSTE SCHRITT

Udo Skoppeck fährt seit 30 Jahren. 2012 gründete er eine Facebook-Gruppe. Nun organisierte er die erste Kraftfahrerkundgebung in Berlin.

Text | Jan Bergrath



Ende April trifft sich die von Udo ins Leben gerufene Facebook-Gruppe zum ersten Mal auf dem SVG-Autohof Lohfeldener Rüssel: 100 Anmeldungen, 67 Fahrer kommen.



Udo kommuniziert über Facebook, wenn es die Warte- und Pausenzeit erlauben.

Der weiße DAF fällt schon ein wenig auf im 20 Lkw umfassenden und von Mercedes-Benz dominierten Fuhrpark der Spedition Karthaus. Auf den ersten Blick ist es natürlich der Schriftzug Bodyguard – die Bezeichnung des Sicherheitspakets der Sattelzugmaschine aus dem Mietfuhrpark von Paclease. Damit deckt Ralf Karthaus die Auftragspitzen seines bereits 1902 in Remscheid gegründeten Transportunternehmens ab. Weitaus interessanter sind jedoch die beiden Aufkleber in der Windschutzscheibe neben dem Namensschild von Udo Skoppeck, der den Lkw seit letztem September fährt: zunächst das weiße Oval mit

der schwarzen Aufschrift „Fair im Verkehr“, mit dem Skoppeck seine eigene Facebook-Gruppe „LKWfahrendTrucker“ bewirbt. Und gleich darunter das gelb-rote rechteckige Logo „Hand in Hand durchs Land“ der Truckerfreunde.

Es ist so etwas wie ein Statement gegen die Konkurrenz der Foren, Bloggs und Communitys, die in den letzten Jahren von Lkw-Fahrern in den sozialen Medien des Internets gegründet worden sind. „Wir könnten als Fahrer so unendlich viel mehr erreichen, wenn nicht immer nur der Einzelne für sich die Lorbeeren ernten wollen würde“, beklagt Skoppeck. „Und wenn ich mit jemandem kooperiere, dann muss ich bereit sein, des-

sen Meinung wenn nicht schon zu akzeptieren dann wenigstens zu respektieren und meinen eigenen Standpunkt gelegentlich zu überdenken. Ansonsten kann ich gleich Einzelkämpfer bleiben.“

Einzelkämpfer war Skoppeck lange genug – seit der gelernte Graveur vor genau 30 Jahren für seinerzeit 900 D-Mark den Führerschein der Klasse II erwarb und seinem lange gehegten Traum nachging: mit dem Lkw Europa kennen zu lernen. Die ersten Touren machte er noch mit bahnfähigen Aufliegern für die Spedition Wolfarth aus Wuppertal zum Kombiterminal in Köln. Dann, nach einem verspäteten 15-monatigen Gastspiel bei der Bundeswehr, arbeite-



Die Flotte der Spedition Karthaus aus Remscheid umfasst 20 Lastzüge, davon 80 Prozent Mercedes.

te er zunächst bei zwei regionalen Transportunternehmen im Fernverkehr. 1997 verwirklichte er einen weiteren Lebens Traum und machte sich mit einem Planensattelzug im internationalen Fernverkehr selbstständig. 15 Jahre war er für verschiedene Auftraggeber unterwegs und legte dabei den Grundstock für seine Altersvorsorge. Nur die Familie kam dabei zu kurz, das einzige Minusgeschäft. 2012 stieg er wieder aus, zum Glück ohne finanzielle Altlasten. „Ich wusste, wann der beste Zeitpunkt gekommen war“, erzählt Skoppeck. „Einer meiner Auftraggeber war die Spedition Karthaus, dort arbeiten auch zwei ehemalige Kollegen, mit denen ich in den 80er Jahren zusammen gefahren bin. Ich habe mich beworben und wurde sofort genommen.“

Karthaus hat einen festen Kundstamm aus den Bereichen Stahl, Handel, Zulieferindustrie, Maschinenbau und Holzverarbeitung, überwiegend mittelständische Betriebe mit Standorten vom Sauerland bis zum Niederrhein. „Ich fahre zu 70 Prozent Stahl“, so Skoppeck. „In der Regel zwei lange Touren pro



Die erste Netznaktion startet Udo mit Dirk Krauthausen im Oktober 2012.



BU BUBUBUBU

Woche, entweder Richtung Augsburg und München, sehr oft über Stuttgart zum Bodensee und hin und wieder nach Berlin und Rostock. Dazwischen gibt es noch eine Tour im Nahverkehr. Über Abwechslung kann ich mich also nicht beklagen. Und über die Arbeitsbedingungen bei uns schon mal gar nicht. Bei uns im Betrieb gibt es so gut wie keine Fluktuation, auch zahlt unser Chef ziemlich gute Löhne. Aber ich mache mir

sehr große Sorgen, dass das im zunehmenden Wettbewerb der Lkw-Flotten aus Osteuropa nicht mehr so bleibt und bald auch deutsche Fahrer ihre Jobs verlieren. So wie man es in Dänemark und den Niederlanden bereits beobachten kann.“

Skoppek ist ein politisch denkender Mensch und sehr eloquent, andererseits auch gelassen im Job und den Kunden gegenüber stets höflich und zuvorkommend.

Im letzten Jahr waren es seine beiden jüngsten Töchter, die ihn dazu aufforderten, mit ihnen über Facebook in Kontakt zu bleiben. Schnell folgte eine eigene Fahrergruppe, die mittlerweile auf rund 1200 Mitglieder angewachsen ist. Wo immer es die kurze Wartezeit beim Kunden oder die tägliche Ruhezeit auf einem Autohof erlaubt, kommuniziert Skoppek mit den anderen Fahrern. Der Aufwand trägt Früchte. „Ende



BU BU BU BU BU UB BU

Udo fährt überwiegend Stahl im nationalen Fernverkehr. Das Sichern der Ladung beherrscht er perfekt.



Udos Kollegen wie Jörg Gietenbruch (2.v.l.) und Thomas Fleck (3.v.l.) unterstützen die Demo in Berlin.

April hatten wir unser erstes Treffen im SVG-Autohof Lohfeldener Rüssel bei Kassel. 96 Mitglieder haben sich angemeldet, 67 sind am Ende gekommen. Das halte ich für eine gute Quote.“

Doch nicht nur das. Skoppek ist auch Kopf der „Actie in de Transport Deutschland“, einer weiteren Internetbewegung mit längst 4.500 Mitgliedern, die in den Niederlanden begann, als die Wut der Fahrer über die philippinischen Lenkmatrosen bei SIA Dinotrans aus Riga im Netz aufkam. (Siehe auch Bericht „Nomaden“ aus FERNFAHRER 5/2013). Seit Beginn des Jahres hat Skoppek, zusammen mit Ingo Schulze von den Kraftfahrerclubs Deutschland (KCD) aus Königslutter, die erste Kraftfahrerkundgebung gegen das zunehmende Sozialdumping in Europa vorbereitet. Sie fand am 1. Juni in Berlin statt (FERNFAHRER wird darüber berichten). „Für die genehmigte Demonstration hat das Bundesinnenministerium leider nur drei Lkw vor Ort zugelassen. Und es hat uns vorgeschrieben, dass jede Achse auf jeder Seite mit einem Ordner abgesichert werden muss. Die dafür notwendigen Warnwesten hat mein Chef zur Verfügung gestellt. Das rechne ich ihm hoch an.“

Wochenlang hat sich Skoppek in die Thematik eingeleesen und mit Hilfe seiner Frau Claudia die wichtigsten Thesen in einem mehrseitigen Flugblatt drucken lassen. Ein Teil der Kollegen bei Karthaus unterstützt ihn dabei, verteilt unterwegs Unterschriftenlisten. „Viele Lkw-Fahrer reden nur, aber wenn es darauf ankommt, kneifen sie“, meint etwa Jörg Gietenbruch, seit 15 Jahren bei Karthaus. Und Thomas Fleck, mit dreizehn Jahren Betriebszugehörigkeit ebenfalls lange dabei, ergänzt. „Wenn man nicht irgendwann damit anfängt, sich zu wehren, ändert sich nie etwas.“

„Gemeinsam könnten wir als Fahrer so unendlich viel mehr erreichen“

Udos Chef, Spediteur Ralf Karthaus, respektiert Udos politisches Engagement und sponsert 50 Warnwesten.

Für Skoppek ist die Demo in Berlin – egal wie viele Leute am Ende kommen – nur der erste Schritt in eine neue Fahrerbewegung, die sich nicht mehr bieten lassen will, dass die Politik in Berlin und Brüssel bis-

lang nichts gegen die zunehmende Kabotage osteuropäischer Flotten, gegen Briefkastenfirmen in Holland und gegen die Angst vor dem Jobverlust deutscher Lkw-Fahrer unternimmt. Auch eine Annäherung an Verdi, die das Potential der sozialen Medien offenbar noch nicht erkannt hat, schließt er nicht aus. Hindernisse sieht er eher in den anderen Fahrergruppen. „Einige haben uns von Beginn an massiv Steine in den Weg gelegt, andere haben zwar ihr Interesse bekundet, uns zu unterstützen, sich aber schnell wieder zurückgezogen, als klar wurde, wie viel Arbeit es bedeutet. Das ist Stress pur, oft der reine Wahnsinn. Aber im Sinne der Sache ein Aufwand, der sich hoffentlich lohnt.“



Fahrzeugschein

- Hersteller:** DAF (Eindhoven)
- Motorwagen:** DAF XF (4x2) Euro 5 Standardzugmaschine mit Volllausstattung und Bodyguard
- Auflieger:** gemieteter dreiachsiger luftgefedert Standardplanenaufleger von Schmitz Cargobull mit Code XL, Edscha-Schiebeverdeck und Stellplatz für 34 Europaletten von PEMA GmbH (Herzberg)
- Zulässiges Gesamtgewicht des Zuges:** 40 Tonnen
- Leergewicht Motorwagen:** 8.320 kg
- Leergewicht Auflieger:** 6.680 kg
- Gesamtlänge des Zugs:** 16,50 m