



Aus Freude am Fahren: Uwe Steinbüchel, Franz-Josef Klein und Tom Berger (v. l.) mögen ihren Job – trotz der Nachteile

FOTOS: ALEXANDER BABIC

## Der Letzte macht den Motor aus

Immer mehr Lastwagen verstopfen die Straßen, aber kaum jemand will heute noch **Lkw-Fahrer** werden. Zu hart ist der Job. Doch ohne gute Trucker droht dem Güterverkehr der Kollaps

Wenn Lkw-Fahrer Franz-Josef Klein aus Bonn erzählt, wie er vor 25 Jahren die Möbel deutscher Regierungsbeamter nach Moskau transportiert hat, kommt Fernfahrerromantik auf: Er musste seine Zollpapiere oft selbst abstempeln, weil die polnischen Beamten nachts zu betrunken waren. Er konnte russische Polizisten mit zwei Dosen Bier und einer Schachtel Marlboro ruhigstellen, wenn er zu schnell war. Und im Winter kam er eher ans Ziel, weil der platt gewalzte Schnee die Schlaglöcher der Straße bedeckte. „Es war die pure Freiheit“, erinnert er sich.

Heute beliefert Klein, 57, für das Kühl-Logistik-Unternehmen Vendel aus Bornheim die Edeka-Zentrallager des Landes mit frischem Obst und Gemüse und bemüht sich, die Lenk- und Ruhezeiten einzuhalten. Freiheit und Abenteuer gleich null: Über Satellit weiß sein Chef stets, wo er ist, wie schnell er vorankommt und wann er Pause macht – falls er nachts auf den überfüllten Autohöfen überhaupt einen Parkplatz findet. Nach jeweils vier-einhalb Stunden Lenkzeit mahnt ihn sein

digitaler Tachograf anzuhalten. Fährt er weiter, gilt das bei Kontrollen als Vorsatz. Aus den Kapitänen der Landstraße sind die Lohnsklaven der Logistik geworden – bei Bruttolöhnen zwischen 1500 und maximal 3000 Euro. „Die Stimmung unter meinen Kollegen ist sehr gedämpft“, sagt er vorsichtig.

Franz-Josef Klein ist typisch für die Branche: Er hat die goldenen Truckerzeiten noch erlebt und fährt nun stur im Computertakt des globalen Just-in-time-Verkehrs der Rente entgegen. Er macht



FOTO: MATTHIAS JUNG

weiter, weil ein Ende absehbar ist und man mit knapp 60 nicht mehr den Job wechselt. Ab 2015 verlassen jährlich rund 50 000 Lkw-Fahrer wie Klein aus Altersgründen den Platz hinter dem Steuer. Von den derzeit rund 740 000 sozialversicherungspflichtigen Kraftfahrern sind knapp 30 Prozent 50 Jahre und älter, 50 Prozent zwischen 35 und 50 Jahre und lediglich 2,5 Prozent unter 25 Jahre alt. Wie die Rentner ersetzt werden sollen, weiß niemand, denn Nachwuchs gibt es kaum. Die Branche sitzt in der demografischen Falle.

Kleins Volvo hat 480 PS, ist komfortabel mit Standklimaanlage und Abstandsradar ausgestattet. Doch das genügt längst nicht mehr, um den Arbeitsplatz eines Lkw-Fahrers attraktiv erscheinen zu lassen: „Nur sehr wenige junge Männer wollen den Job heute noch machen“, sagt Klein. Er hat oft Nachwuchsfahrer mitgenommen, die von den modernen Trucks zunächst begeistert waren. „Nach zwei bis drei Monaten begann dann aber der Frust über die unregelmäßigen Arbeitszeiten und die Trennung von der Freundin. Und plötzlich waren sie wieder weg.“

**RUND 77 PROZENT ALLER GÜTER** werden in Deutschland über die Straße transportiert, und der Lkw-Verkehr soll bis 2025 um bis zu 80 Prozent steigen – wenn akuter Fahrermangel das nicht verhindert. Hierzulande gibt es mindestens 10 000 offene Fahrerstellen. Auch weil die traditionelle Nachwuchsquelle Bundeswehr versiegt. Dort haben Generationen junger Männer ihren Lkw-Führerschein gemacht und nach dem Wehrdienst einfach umschreiben lassen. Doch in den vergangenen zehn Jahren hat sich deren Zahl mehr als halbiert. Tendenz fallend.

Besonders mangelt es an qualifizierten Leuten. „In den Nordseehäfen brauchen wir in den nächsten drei Jahren über tausend ausgebildete Containerfahrer“, sagt Uwe Steinbüchel, 49, Fahrer und Betriebsrat bei der Hamburger Spedition Stapelfeldt. Er hat ein Jahr gebraucht, um alle Tricks zu kennen. „Die Abläufe im Containertrucking sind komplex geworden – und die Zeiten, in denen man sich im Hafen einfach durchgefragt hat, längst vorbei.“ Im Oktober 2007 wurde deswegen eine neue Ausbildung ins Leben gerufen: der ConTrucker. Steinbüchel ist Kursleiter, 120 Ausbildungen wurden inzwischen erfolgreich absolviert, oft von Fahrern außerhalb Hamburgs, die der Wunsch nach besseren Verdienstmöglichkeiten treibt. „Viele Kollegen im Hafen arbeiten zudem

**Aufgegeben: Uwe Quadflieg** arbeitet heute wieder als Schlosser

täglich an ihrer Leistungsgrenze“, sagt Steinbüchel, „aber die wenigsten Unternehmen sind bereit, die höhere Qualifikation besser zu entlohnen.“ In der mittelständisch dominierten Branche ist der Kostendruck so hoch, dass sich viele Speditionen höhere Löhne nicht leisten können oder wollen.

Erst langsam zwingen EU-Arbeitszeitrichtlinie und die Verordnung über die Lenk- und Ruhezeiten die Branche in die Legalität – was den Fahrerbedarf bei den rund 54000 deutschen Transportunternehmen noch mal um bis zu 20 Prozent erhöhen könnte. Lkw-Fahrer haben lange Zeit Arbeitsmonate von bis zu 300 Stunden bei pauschalen Löhnen akzeptiert. Nun wurde EU-weit die Arbeitszeit inklusive der Lenkzeit auf maximal 208 Stunden im Monat reduziert. Das sind im Mittel 48 Stunden pro Woche – von denen viele beim Warten auf Ladung verloren gehen.

Ab September 2009 wird auch in Deutschland die regelmäßige Weiterbildung für Lkw-Fahrer zur Pflicht. Führerscheininhaber, die einen Lkw über 3,5 Tonnen



**Hohe Anforderungen: Trucker Uwe Steinbüchel muss sich im Hafen auskennen**

zulässigem Gesamtgewicht steuern wollen, müssen alle fünf Jahre eine 35-stündige theoretische Schulung nachweisen. Das betrifft auch jene Studenten, Polizisten, Handwerker, die der Branche bisher als Aushilfen zur Verfügung stehen. Aber wer nur gelegentlich fährt, für den dürfte der Aufwand zu hoch sein. Ausgenommen von der Regelung sind lediglich Privatpersonen, die sich einen Lkw etwa für den Umzug leihen.

Wer erst nach dem 10. September 2009 den Lkw-Führerschein macht, muss eine 140-stündige Grundqualifikation samt Prüfung vor der Industrie- und Handelskammer absolvieren. Das soll den Straßenverkehr in der EU sicherer machen. Gleichzeitig erhöhen sich aber auch die Führerscheinkosten auf rund 10000 Euro. Fachleute befürchten, dass kaum jemand so viel ausgibt, um in einem Beruf zu arbeiten, der weder staatlich anerkannt noch akzeptabel bezahlt ist. Denn die EU-Qualifikation ist eine reine Zugangsbeschränkung und wird nicht mit einem Facharbeiterbrief abgeschlossen.

Die Speditionsverbände erhoffen sich deshalb, mehr junge Leute für die 2001 auf drei Jahre verlängerte Ausbildung zum Berufskraftfahrer zu begeistern. Nachwuchskräfte wie den 20-jährigen Tom Berger aus Crivitz in Mecklenburg-Vorpommern, der bei der Kasseler Spedition Diebel im zweiten Lehrjahr ist. Im Rahmen seiner Ausbildung durfte er im Alter von 18 Jahren bereits allein schwere Lkws steuern. „Ich habe als Kind davon ge- →

## Ganz einfach weltmeisterlich gelieren.

Auf jeder Aktionspackung  
**EXKLUSIVE REZEPTE**  
von Bernd Siefert!

**Bernd Siefert**  
Weltmeister der Konditoren



**Sweet Family**  
Nordzucker

Für die süßen Augenblicke im Leben

[www.sweet-family.de](http://www.sweet-family.de)



träumt, Lkw zu fahren“, schwärmt Berger. „Ich musste allerdings nach Kassel umziehen. Denn bei mir in der Region bildet niemand aus. Bei Diebel habe ich die Zusage zur Übernahme nach der Ausbildung bekommen.“

Rund 30 junge Fahrer werden dort in drei Lehrgängen betreut. Doch solche Zahlen sind die Ausnahme: Für 2007 verzeichnete der Deutsche Industrie- und Handelskammertag erstmals rund 2000 neue Ausbildungsverträge. Ein bescheidener Rekord. Die Zahl reicht nicht aus, um den Personalbedarf nur annähernd zu decken. Und bislang brach pro Jahrgang mindestens ein Viertel der Teilnehmer die Ausbildung wieder ab.

Für seine Spedition ist Berger ein Glücksfall. Zu seinem Lehrgeld von 470 Euro bekommt er noch 350 Euro Ausbildungsbeihilfe im Monat – und kann bereits als vollwertiger Fahrer auf Touren in Deutschland eingesetzt werden. Berger ärgert sich allerdings über seinen Status in der Gesellschaft: „Es würden sich mehr junge Leute für den Beruf interessieren, wenn das Image nicht so schlecht wäre.“

**DER MIESE RUF** hat reale Gründe: Neue Mitarbeiter werden oft im harten Wettbewerb der Firmen verheizt. Vielen ergeht es dabei so wie Uwe Quadflieg, 48, aus Hückelhoven. Der gelernte Maschinenschlosser hatte sich auf Zeitungsannoncen bei Speditionen beworben und ließ sich von Löhnen bis 2250 Euro locken. Doch seine Erfahrungen waren ernüchternd: Auf die Einarbeitung des erklärten Neulings wurde verzichtet – ihn einen Lkw einmal rückwärts an die Rampe setzen zu sehen reichte seinem ersten Chef. „Bei meinem zweiten



Glücksfall: Begeisterte Nachwuchsfahrer wie Tom Berger aus Crivitz sind selten

Arbeitgeber war ich durch die hohe Fluktuation nach zwölf Tagen bereits der erfahrenste Kühlzugfahrer. Ich musste schnell feststellen, dass die Arbeitsverträge nicht das Papier wert waren, auf dem sie gedruckt sind. Aus den vereinbarten 42 Stunden pro Woche wurden schnell 16 bis 17 Stunden am Tag“, sagt Quadflieg.

„Auf die Einhaltung der geltenden Bestimmungen für Arbeits-, Lenk- und Ruhezeiten wird der Fahrer zwar hingewiesen oder selbst dafür verantwortlich gemacht“, sagt der zuständige Gewerkschaftssekretär Peter Baranowski von Verdi. „Erwartet und telefonisch angewiesen wird allerdings die Missachtung der Vorschriften. Das ist nur leider nicht belegbar. Wer als Fahrer den Mut aufbringt, sich zu wehren, muss mit Abmahnung oder Kündigung rechnen.“

Quadflieg, selbst langjähriges Gewerkschaftsmitglied, hat deswegen Tachoscheiben und Tourenpläne als Beweis aufbewahrt. Sein Fall gibt einen Eindruck von den teilkriminellen Strukturen der Branche, wo häufig fest einkalkuliert wird, dass entnernte Fahrer auf ihre Ansprüche verzichten. „Ohne Verdi wäre ich allein aus Kostengründen der Willkür der Arbeitgeber ausgesetzt gewesen“, sagt Quadflieg. Ein Dreivierteljahr war er bei vier Arbeitgebern und musste 3500 Euro an vorerhaltenem Lohn aus geleisteten Überstunden, Urlaubsansprüchen und Lohnfortzahlungen erst einklagen. Nach zwei Vergleichen und einem Prozess beim Arbeitsgericht Mönchengladbach hat Quadflieg nun sein ausstehendes Geld und dazu noch ein qualifiziertes, wohlwollendes Zeugnis.

Nicht, dass er es brauchen würde: Quadflieg hat der Branche längst den Rücken gekehrt. Und zwar endgültig. „Jetzt arbeite ich über eine Zeitarbeitsfirma wieder in meinem alten Beruf. Ich verdiene zwar ein paar Euro weniger im Monat, habe aber einen besseren Stundenlohn.“

Jan Bergrath



Die Romantik ist weg: Franz-Josef Klein will trotzdem bis zur Rente weiterfahren

HAMBURGER  
KUNSTHALLE

Mark Rothko  
Die Retrospektive

16. Mai bis 24. August 2008

www.hamburger-kunsthalle.de