

Hinterm großen Lenkrad

Truckerromantik und Termindruck: **LASTWAGENFAHRER** wie die Freiburgerin Katja Scharnagl werden dringend gesucht

BERND PETERS

Man kennt die Widersprüche: Da ist einerseits der „Cowboy der Straße“, immer einsam, immer unterwegs. Er sieht die Welt durch seine verspiegelte Sonnenbrille und die Welt sieht ihn. Im Radio läuft – mindestens! – Gunter Gabriel, die Landschaft zieht gemächlich an ihm vorbei, und über den Dingen sitzend fährt er dem Sonnenuntergang entgegen. Diesem romantischen Bild vom Berufskraftfahrer, wie der Beruf korrekt heißt, stehen endlose Staus, schmutzige Rastplatzduschen und Meldungen über Unfälle wegen Übermüdung gegenüber. Was ist dran am Truckerleben?

Katja Scharnagl (36) ist bei der Spedition Klotz in Freiburg tätig. Nicht nur als „Brummifahrerin“, sondern auch als Ausbilderin am großen Lenkrad. Ihr Arbeitstag beginnt um 6.30 Uhr mit der Kontrolle ihres Trucks vor der Abfahrt: Sitzt alles fest und da, wo es hingehört,

„Leider fehlt gerade jungen Fahrern oft die Einsicht, dass der Körper eine gewisse Portion Schlaf benötigt.“

Katja Scharnagl

niger Unfälle haben als viele männliche Kollegen.“

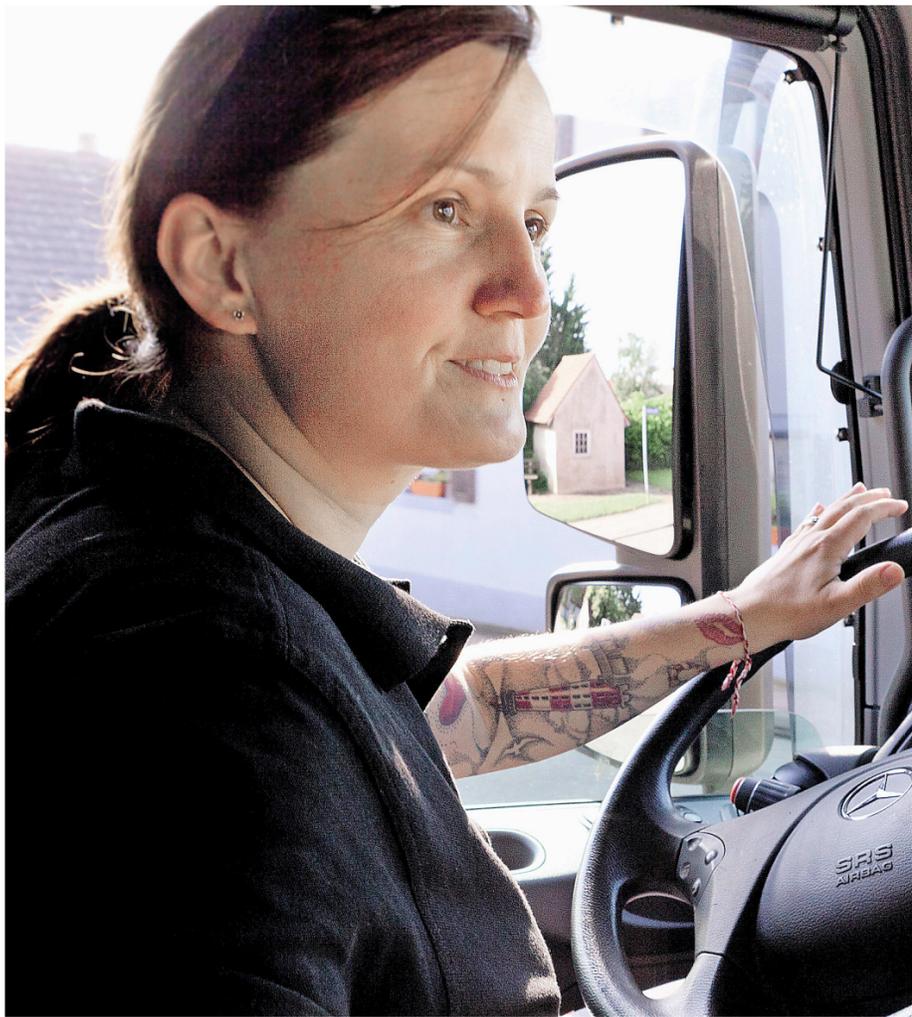
So ein LKW hat heute nicht mehr viel mit der alten Vorstellung vom knatternden Diesel zu tun, vielmehr steckt da Einiges an Technik unter der Haube. Manches davon verursacht grässliche Geräusche: „Der Spürwarmer“, erklärt Katja Scharnagl den plötzlichen Lärm. Da ist man gleich wieder hellwach, falls die Aufmerksamkeit nachgelassen hat. Sie habe ihn nur mal vorführen wollen, grinst die Fahrerin. „Der warnt, wenn man rechts oder links über die Fahrbahnmarkierung fährt, das kann Leben retten.“ Denn Unfälle mit dem LKW, das ist ein Schreckens-thema für jeden Fahrer und jede Fahrerin: „Unfälle passieren dann, wenn die Fahrer nicht ge-nügend aufpassen, eine gute

Ausbildung ist superwichtig“, sagt Katja Scharnagl. Wichtig sei un-ter Strich die Vorsicht und Rück-sichtnahme aller Verkehrsteilneh-mer. Dazu gehöre auch, dass man zum Beispiel als Radler nicht ge-genüber einem Laster auf seine Vorfahrt pochen müsse: „Man kann auch mal der Klügere sein, der nachgibt“.

Scharnagls Chef Bernd Klotz wird später auf die Fahrsicher-heitstrainings der Verbände und der LKW-Hersteller verweisen, „aber viele Unternehmen schre-cken vor den Kosten zurück“, so Klotz. Bei ihm sei das anders: Die meisten Azubis und Fahrer hät-ten solche Trainings absolviert. Außerdem achte man bei der Planung der Routen darauf, dass die Fahrerinnen und Fahrer nicht ständig wechselnde Ar-beitszeiten haben, denn auch das erhöht Stress und Unfallrisi-ko.

Probleme gebe es manchmal aber mit der Vernunft, sagt Katja Scharnagl: „Leider fehlt gerade den jungen Fahrern die wichtige Einsicht, dass der Körper eine gewisse Portion Schlaf benötigt und das man sieben Stunden, bevor man wieder aufstehen muss, auch zu Bett gehen sollte.“ Im Klartext bedeutet dies: Die Technik ist topfit, der Mensch nicht immer.

Die LKW selbst sind mit zig Spiegeln, manchmal sogar Rück-fahrkameras und diversen elek-tronischen Sicherheitskompo-nenten ausgestattet. In einer der



Katja Scharnagl ist eine der wenigen Frauen unter den Berufskraftfahrern. FOTOS: STEFANIE SALZER-DECKERT

gesetzlich vorgeschriebenen Weiterbildungen lernen die Fahrer auch, wie man wirtschaftlich fährt. „Das kann dabei helfen, bis zu 5 Liter auf 100 Kilometer einzusparen“, sagt Scharnagl. Denn so ein 40-Tonner braucht zwischen 25 und 40 Liter Diesel auf 100 Kilometer. Beim sparsamen Fahren hilft auch der „Abstandsregeltempomat“: Bei steten 60 km/h am Berg bremst der LKW automatisch ab und schaltet so-gar selbsttätig einen Gang her-unter, wenn er dem Vordermann zu nahe kommt. Egal ob Sicher-heit oder Wirtschaftlichkeit: Der Austausch unter den Kollegen sei wichtig, sagt Katja Scharnagl: „Bei manchen Rasthöfen gibt es regelrechte Fernfahrerstammti-sche. Fahrer können im Aus-tausch mit anderen mehr lernen als in der Schule“, findet sie.

Maut und Zoll in Rhein-fel-den an der Grenze zur Schweiz sind erreicht. Katja Scharnagl bekommt vom

Beamten ein Gerät, in das sie An-gaben zur Fracht eingeben muss. „Wenn man beim Zoll raus ge-wunken wird, heißt das Revision, und es kann passieren, dass man alles abladen muss. Ich sollte einmal aus 100 000 Päckchen eines herausfinden, in dem ein Bilderrahmen war, damit die Zollbeamtin feststellen konnte, ob dort Glas oder Plastik verar-beitet war – das wären dann un-terschiedliche Zollklassen ge-wesen“, erinnert sie sich: „Wenn ei-nem Zöllner deine Nase nicht ge-fällt, kann das richtig Zeit kosten.“ Doch jetzt geht alles glatt, und die Fahrt geht weiter, nun auf der Schweizer Rheinsei-te. „Hab alles versucht, das Uni-versum verflucht“, singt Ina Mül-ler aus den Boxen. „Auf Country stehe ich gar nicht“, wehrt sich die Freiburger Brummifahrerin gegen das Klischee vom Cowboy der Straße.

Katja Scharnagl ist seit einigen Jahren hauptsächlich für Aus- und Weiterbildung in ihrem Be-

trieb zuständig. „Wir Fahrer sind heute mehr und mehr Dienst-leister“, sagt sie. Alles muss „just in time“ ankommen, während gleichzeitig der Straßenverkehr dichter und das Fahren somit an-strengender geworden ist. „Es fehlen die Quereinsteiger, die zum Beispiel den LKW-Führer-schein schon beim Bund ge-macht haben“, so ihre Erfahrung. Sie selbst ist seit 13 Jahren bei der Spedition Klotz beschäftigt. Wenn man als Auszubildender hier anfängt, durchläuft man zu-nächst die Stationen Werkstatt, Lager, Büro & Disposition und „Mitfahren“, bevor nach einem Jahr der LKW-Führerschein ge-macht wird, dann folgt ein hal-bes Jahr die Umschulung zum Berufskraftfahrer. Den Meister hat Scharnagl damals direkt drangehängt. „Drei Jahre bin ich fast jeden Samstag dafür in die Schule gegangen. Es hat sich ge-lohnt“, so ihr Fazit.

Das Anforderungsprofil an ei-nen Kraftfahrer umfasst einiges

mehr, als Spaß am Fahren und den Führerschein der Klasse „CE“, wenn man schwere Sattelzüge bewegen will. Gefordert sind vor allem Belastbarkeit und Selbstbeherrschung in Stress-Situatio-nen, die Fähigkeit, auch mal im-provisieren zu können und eine gute Kommunikation, mitunter auch in Fremdsprachen. Die dreijährige duale Ausbildung zum Berufskraftfahrer ver-schafft den Berufsanfängern die nötige Zeit, sich mit ihrem ton-nenschweren Arbeitsgerät ver-traut zu machen und gilt als Ga-rant für mehr Sicherheit im Stra-ßenverkehr. Und sie erhöht die Job- und Verdienstmöglichkeiten. Mittlerweile haben in Deutsch-land weit über 50 Prozent der Brummifahrer eine Ausbildung als Kraftfahrer absolviert.

Und der Bedarf an guten Leuten ist groß: Bundesweit scheiden rund 25 000 Kraftfahrer pro Jahr al-tersbedingt aus dem Beruf aus, aber nur 3700 kommen nach, wie Hartmut Möller, Ausbil-dungsleiter bei der IHK Südli-cher Oberrhein in Freiburg, be-richtet. Die Truckerromantik hat etwas an Faszination verloren, stattdessen mindern unbequeme Arbeitszeiten und niedrige Bezahlung das Ansehen des Jobs. Aber auch die Spediteure sind unter Druck, denn die billige Konkurrenz aus Osteuropa wächst. Möller ist überzeugt: „Der Beruf ist spannend und an-spruchsvoll, doch die Branche muss besser zahlen als bisher, wenn sie Auszubildende gewin-nen will.“ Aber den Bewerbern fehle oft genug der „Biss, etwas durchzuziehen“, so Speditions-Chef Bernd Klotz: Vielen mänge-le es am „realistischen Bezug zur Arbeitswelt, Selbstständigkeit und Zuverlässigkeit“.

Ein ausgebildeter Fahrer ver-dient zwischen 11 und 17 Euro in der Stunde, je nach Qualifikation und Firma. Reich wird man da-mit nicht, aber Geld ist ja nicht alles: Wenn man Brummifahrer fragt, was sie an ihrem Job lieben, fallen oft Begriffe wie „Freiheit“ und „unterwegs sein“. Vorteilhaft finden sie zumeist auch die Tat-sache, dass man nicht unbedingt eine Ausbildung braucht, um ei-nen Laster fahren zu können und die große Selbstständigkeit im Arbeitsalltag. Ein Traumjob? „Vielleicht“, meint Katja Schar-nagl: „Man kann sich auch im-mer neue Touren aussuchen, dann sieht man ziemlich viel von der Welt.“

Umbau Räumungsverkauf



600€ gespart!

Hydraulische Scheibenbremsen

GHOSH „HTX Actinum 2972“ 29er MTB € 1599*

Leichter Alu-Rahmen, Rock Shox Reba 29 RL Solo Air PopLoc Federgabel, Shimano XT 10-Gang Schaltwerk, Avid Elixir 1 hydraulische Scheibenbremsen

999

Über **1200** Fahrräder und E-Bikes **15-50%** reduziert!



400€ gespart!

Magura HS 11 hydr. Bremsen

Abb. ähnlich!

Kalkhoff „Agattu i8 HS“ E-Bike 28“ € 2499*

250W Mittelmotor, leistungsstarker 36V/17Ah/612Wh Akku, Reichweite bis zu 190km, Shimano Nexus 8-Gg Nabe, Magura HS 11 hydr. Bremsen

2099

Über **3800** Teile **Zubehör & Bekleidung** **15-60%** reduziert!



HILD Radwelt

*gegenüber dem unverb. empf. Preis des Herstellers. Schlinge der Vorrat reicht. Irrtümer vorbehalten. Keine Haftung für Druckfehler.

Kalkhoff
+STROMER
KTM
MOVE
PEGASUS
GRACE
SCOTT
FLYKE
HERCULES
FLYER
BULLS GREEN MEYER

www.hild-radwelt.de - bei der Neuen Messe - Engesserstraße 9 - 79108 Freiburg