

# Lebenswelten von Fernfahrern

Andreas Koch

Es ist Sonntagabend, 21.30 Uhr. Unsere Fahrt beginnt in Würselen, nördlich von Aachen, unweit der niederländischen und belgischen Grenze. Dort warten schon unzählige Fernfahrer auf das Ende des Sonntagsfahrverbots, um ihre Fracht in den nächsten Stunden an ihren Bestimmungsort zu transportieren. In unserem 420 PS starken, 250.000 Euro teuren Sattelschlepper sind etwa 10 t Wasch- und Spülmittel geladen. Unser Ziel ist das Zentrallager eines deutschen Discounters im bayerischen Eichenau, wo wir am Montagvormittag erwartet werden.

Mobil und flexibel sein, diese beruflichen Eigenschaften haben für Fernfahrer wie Herrn Meier (Name geändert) eine besondere Bedeutung: Bis zu 5000 km pro Woche oder 1 Mio. km in 4,5 Jahren auf deutschen Fernstraßen zu verbringen, einem Rhythmus von 4,5 Stunden Fahrt – 45 Minuten Pause – 4,5 Stunden Fahrt – 9 (bzw. 11) Stunden Pause zu unterliegen, und dies ohne Rücksicht auf gewohnte Schlafphasen, mitunter das nächste Ziel nur einen Tag im Voraus zu kennen, aber auch das Be- und Entladen der Fracht selbst durchzuführen und hierbei häufig stundenlanges Warten in Kauf zu nehmen, all das gehört dazu. Und schließlich: Nicht nur keinen geregelten Feierabend, sondern auch ein, zwei Wochen, ohne persönlichen Kontakt zu Frau, Kindern, Bekannten und Nachbarn zu haben, bringt dieser Beruf mit sich.

## Das Netz von Raststätten und Autohöfen

Eine derartige Mobilität und Flexibilität setzt eine quantitativ und qualitativ gut ausgebaute Infrastruktur voraus, die sich nicht im Ausbau und Unterhalt des Straßennetzes erschöpft. Ebenso wichtig ist ein adäquates Angebot an Tank- und Raststätten, das in Deutschland ein dichtes Netz von insgesamt knapp 400 Standorten aufweist <sup>1</sup>. Berücksichtigt man zudem das Angebot, das durch Autohöfe bereitgestellt wird, so erhöht sich die Zahl der Standorte noch um 150 (vgl. [www.autohoefe.de](http://www.autohoefe.de)). Fast alle Raststätten verfügen heutzutage über eine Fernfahrerdusche (90%), nahezu flächendeckend stehen außerdem öffentliche Telefon- (96%) und Faxgeräte (83%) zur Verfügung. Geldautomaten (40%) und Internetzugang (18%) sind demgegenüber noch nicht so weit verbreitet. Die Raststätten sind keinesfalls gleichmäßig über das Bundesgebiet verteilt. Neben einer allgemein höheren Dichte in den alten Ländern und regionalen Schwerpunkten wie dem Ruhrgebiet und dem Großraum Berlin weisen insbesondere die großen Transitstrecken (A1 bis A9) ein engma-

schiges Netz auf. Eine relativ etwas höhere Konzentration ist zudem entlang der Grenzräume zu den Niederlanden, Belgien, Frankreich und Österreich zu erkennen.

Angesichts einer beachtlichen Anzahl von etwa 22.600 Lkw-Parkplätzen auf Raststätten und 16.500 auf Autohöfen, mag es zunächst überraschen, dass dieses Angebot bei Weitem nicht ausreicht. Jeden Tag ab ca. 19.00 Uhr wird die Suche zum hoffnungsvollen Glücksspiel (vgl. RÖSSLER 2003). Eine einfache Gegenüberstellung der Nachfrage, die nur die deutschen Lkw ohne Leerfahrten betrachtet, sorgt schnell für Ernüchterung: In Deutschland sind nach Angaben des Kraftfahrtbundesamtes (KBA) zum Stichtag 1.1.2005 2,5 Mio. Lkw und knapp 2 Mio. Zugmaschinen zugelassen. Diese hatten im Jahr 2003 fast 230 Mio. Ladungsfahrten. Berücksichtigt man hiervon nur Fahrten von über 100 km und dividiert diese Zahl durch 265 Arbeitstage (geschätzt, ohne Sonn- und Feiertage sowie wartungs- und reparaturbedingte Standzeiten), so kommt man auf rund 113.000 werktägliche Fahrten. Damit werden rein rechnerisch für etwa ein Drittel der Fahrten Parkkapazitäten bereitgestellt (natürlich brauchen nicht alle Lkw-Fahrer und auch nicht alle zur selben Zeit für den ganzen Tag einen Parkplatz, andererseits nutzen viele Fahrer im Laufe eines Tages zwei bis drei Parkplätze. Die Problematik wird damit näherungsweise deutlich, wobei ausländische Lkw noch nicht berücksichtigt sind.

Um die gesetzlich vorgeschriebenen Lenkpausen einhalten zu können, gibt es – angesichts der ungleichmäßigen Verteilung der Raststätten und ihres unterschiedlich umfangreichen Angebots an Parkplätzen – zwangsläufig je nach Strecke unterschiedliche Handlungsmöglichkeiten. Während in den alten Ländern die Situation tendenziell durch eine hohe Anzahl von Raststätten mit vergleichsweise geringeren Kapazitäten je Raststätte gekennzeichnet ist – was dazu führen kann, dass man mehrere Anläufe für die Parkplatzsuche unternehmen muss – ist in den neuen Ländern das Verhältnis eher umgekehrt – dort finden sich mit Eisenach Nord (600 Parkplätze), Stolper Heide Ost (350), Dresdner Tor Süd (311) und Eisenach Süd (300) auf die Parkplatz-Kapazität bezogen die größten Raststätten Deutschlands.

## Freizeit, Familie und Kollegen

Auch wir haben mittlerweile einen Parkplatz gefunden, es ist 4.30 Uhr in der Nacht und wir legen an der Raststätte Leipzig Süd eine dreistündige Ruhepause ein. Herr Meier erzählt mir



Immer wieder führen Unfälle wie hier auf der A3 Frankfurt – Köln bei Kelsterbach zu Vollsperrungen und stundenlangen Staus.

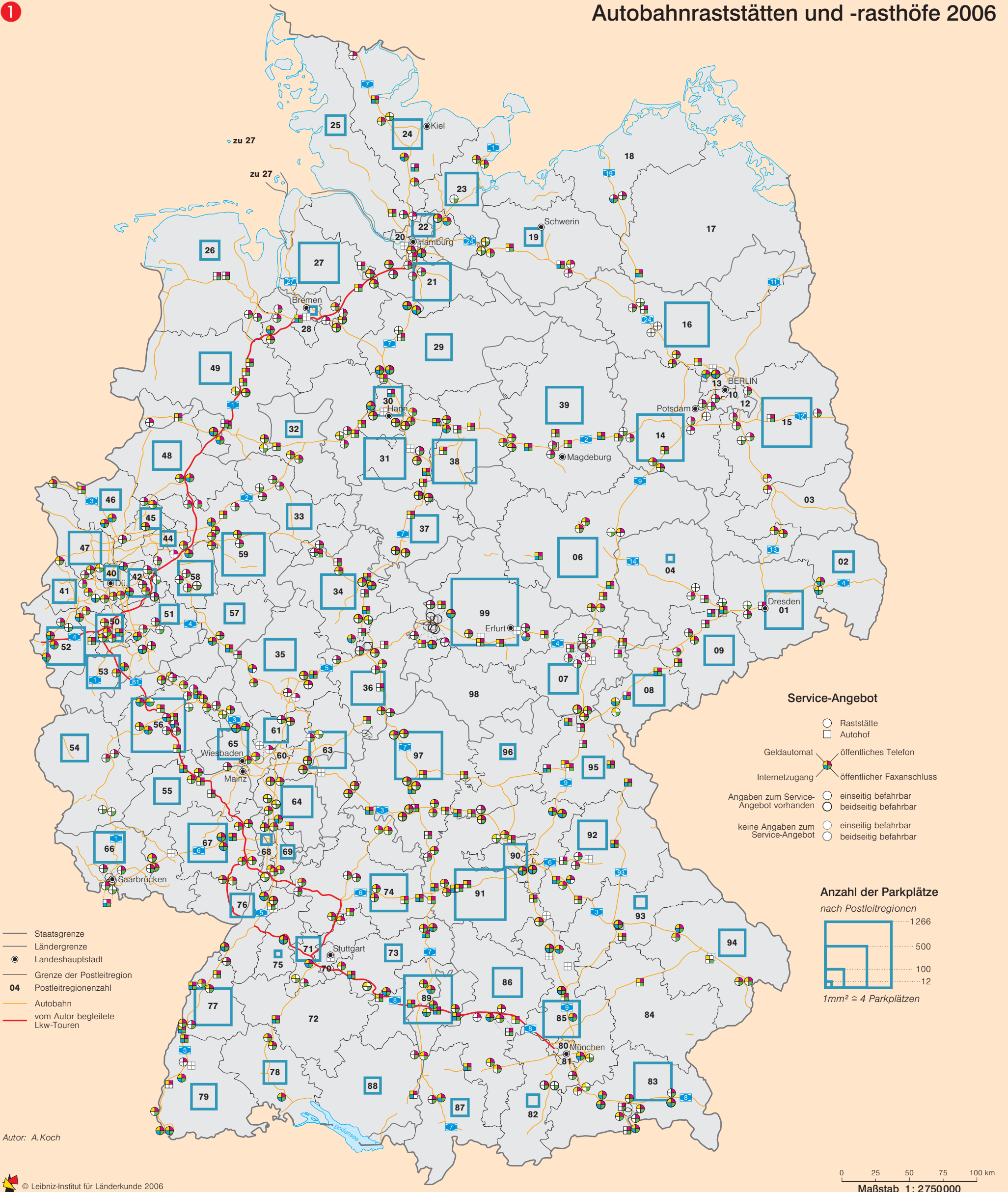


Autohof an der Autobahn A6 bei Satteldorf, Kreis Schwäbisch Hall. Autohöfe sind für Fernfahrer nicht nur Orte der Regeneration und der Kommunikation, sondern bieten auch alle notwendigen Dienstleistungen.

– genau wie die beiden anderen Lkw-Fahrer, die ich auf ihrer Fahrt begleitet habe –, dass er die Raststätten zum Schlafen und Duschen aufsucht, aber nicht (mehr), um sich mit Kollegen zu treffen. Dafür fehlt einfach die Zeit. Stattdessen unterhält er sich per CB-Funk oder dem Handy mit ihnen, ebenso mit seiner Frau, seinem Sohn oder Freunden und Kollegen. Der familiäre Alltag konzentriert sich auf ein kurzes Wochenende, und trotz moderner Kommunikationstechnologien beschleicht einen das Gefühl von Einsamkeit. Dennoch ist die Identifikation mit dem Beruf des Fernfahrers nicht grundsätzlich negativ belastet. Geschätzt wird insbesondere ein hohes Maß an Unabhängigkeit und Selbstständigkeit gegenüber Vorgesetzten und Kollegen.

Dank GPS (Globales Positionierungssystem) und Datenkommunikation

kann der Fernfahrer seinen Arbeitgeber immer aktuell über Standort und Tätigkeit informieren und erfährt meistens ein bis zwei Tage im Voraus, wohin die nächste Fahrt geht. Die Freizeitgestaltung unter der Woche reduziert sich auf Schlafen und Spaziergänge in der Umgebung der Raststätten oder Ladestandorte. Um 10.30 Uhr morgens sind wir in Eichenau angekommen. Für die 610 km lange Strecke müssen 190 Euro für Kraftstoff und knapp 75 Euro für Mautgebühren bezahlt werden. ♦



Autor: A. Koch