



2 Der Status der Lkw-Fahrer in Deutschland

Der Beruf des Lkw-Fahrers hat in Deutschland im direkten Vergleich mit den europäischen Nachbarn ein verhältnismäßig schlechtes Ansehen und eine geringe soziale Akzeptanz.

Oft wird der Lkw-Fahrer als Hilfsarbeiter mit Führerschein eingestuft, was den wirklichen Anforderungen seines Jobs in keiner Weise gerecht wird. Die mangelnde Akzeptanz bekommt der Fahrer nicht nur in seinem beruflichen Umfeld, sondern auch immer wieder in privaten Bereichen zu spüren.

Auch innerhalb Deutschlands lassen sich diesbezüglich Unterschiede ausmachen. So ist hier ein deutliches Ost-West-Gefälle zu beobachten. In den alten Bundesländern sieht es dort, wo wenig Mittelstand vertreten ist, besonders schlecht aus.

Die mangelnde Akzeptanz dieses Berufes trägt mit dazu bei, dass es immer weniger Interessenten für den Job gibt. Wer sieht schon seine Zukunft in sozialer Abgrenzung, hohem Stressfaktor und gemessen

an den Arbeitszeiten auch noch schlechtem Verdienst?

Als dringend verbesserungsbedürftig gelten die Bezahlung und die Arbeitsbedingungen von Lkw-Fahrern. Sollen jedoch nicht nur diese Rahmenbedingungen, sondern auch ihr Ansehen in der Öffentlichkeit nachhaltig verbessert werden, so muss hier noch einiges mehr passieren. Ein erster Schritt wäre zum Beispiel eine ordentliche Ausbildung. Eine Hürde für den Berufszugang in Form einer fundierten Ausbildung wird vom Großteil der aktiven Fahrer sogar sehr begrüßt.

Dass die überwiegende Zahl der aktiven Fahrer nur eine geringe berufliche Qualifikation aufweist, ergibt sich maßgeblich aus der Tatsache, dass der Job bisher keine gesetzlich geregelte Ausbildung erforderte und die Zahl der Quereinsteiger dadurch besonders hoch ist. Denn der Fahrerjob bietet gegenüber vielen anderen Berufen noch immer eine recht hohe Chance, kurzfristig eine Anstellung zu bekommen und Geld zu verdienen. Somit stellt der Quereinsteiger bis heute das Gros der Fahrer, wodurch auch der Altersdurchschnitt der Fahrer immer weiter ansteigt.



Schlechtes Ansehen, Zeitdruck, unangemessene Bezahlung und nicht zuletzt die permanente Überwachung machen diesen Beruf nicht unbedingt zu der ersten Wahl für den Nachwuchs

Bild Daimler AG

Negativ verstärkt wurde diese Situation möglicherweise noch durch die Veröffentlichung einer Studie des BIBB (Bundesinstitut für Berufsbildung).

Danach erfordert der Beruf des Kraftfahrers gar keine Ausbildung, da es sich um eine gering qualifizierte Tätigkeit mit hohem Wiederholungsgrad handelt. Ein einfaches Anlernen sei hier völlig ausreichend. Solche Aussagen sind in Anbetracht der gesetzlich vorgeschriebenen Aus- und Weiterbildungspflicht mehr als kontraproduktiv!

Selbst das Ungleichgewicht zwischen der Bahn und dem Lkw beeinflusst das Berufsbild und das Ansehen des Lkw-Fahrers. Die Bahn, seit jeher politisch gut vertreten, hat eine ungleich sicherere Position als die vielen tausend im Straßengüterverkehr tätigen Transportunternehmen.

Ein Lokführer genießt gegenüber einem Lkw-Fahrer deutlich mehr Ansehen in der Bevölkerung und steht beruflich auf einer wesentlich besseren Position. Eine derartig nachteilige Wettbewerbssituation macht es

auch den ausbildenden Transportbetrieben nicht leichter, Argumente für den Beruf des Fahrers zu finden.

2.1 Das Selbstbild der Fahrer

Fragt man Lkw-Fahrer nach ihrem Ansehen in der Öffentlichkeit, so gibt es durchaus welche, die stolz auf ihre Arbeit sind und ihren Beruf auch im Gespräch vertreten. Der größte Teil leidet jedoch unter dem schlechten Image. Viele Fahrer, die schon länger in dem Beruf tätig sind, begegnen diesem Missstand mit Resignation. Andere treten, sobald sie auf ihr schlechtes Ansehen angesprochen werden, die Flucht nach vorne an und verweisen auf das ebenfalls schlechte Ansehen von zahlreichen anderen Berufsgruppen.

Wie die Äußerungen auch ausfallen, es ist klar zu erkennen, dass den meisten Fahrern sehr wohl bewusst ist, dass sie einen Beruf ausüben, der zwar sehr viel Einsatz und Zeit fordert, aber weder wirtschaftlich noch sozial angemessen honoriert wird. Viele



Die Arbeitsplätze von Lokführer und Lkw-Fahrer unterscheiden sich nicht gravierend. Beim Image sieht es da schon anders aus!

Bild pixelio/Henning Hraban Ramm, Volvo



Viele Fahrer wissen um ihr Image, nehmen es jedoch resignierend hin

Bild Volvo

geben sogar freimütig zu, dass sie gerne in einen anderen Beruf wechseln würden.

An eine mögliche Verbesserung ihrer derzeitigen Situation durch das kürzlich in Kraft getretene Berufskraftfahrer-Qualifikations-Gesetz glauben jedoch nur die wenigsten. „Warum sollte das etwas helfen?“ Solche und ähnliche Aussagen bekommt man überall dort zu hören, wo Fahrer zusammentreffen und man dieses Thema zur Sprache bringt. Hinzu kommt die natürliche Angst vor allem Neuen. Statt der möglichen Chance wird die finanzielle Belastung in den Vordergrund geschoben. Hier könnten die Unternehmer Starthilfe leisten und dem Gesetz „Leben“ verleihen, indem sie den Fahrern signalisieren, dass die Weiterbildung für sie auch eine Aufwertung darstellt.

2.2 Das Bild der Fahrer in den Medien

Die Medien zeichnen mit konstanter Regelmäßigkeit ein sich nur wenig veränderndes Bild des zumeist deutschen Kraftfahrers, das sich zwischen Störfaktor und Straftäter bewegt. Das lässt sich zum einen dadurch begründen, dass sich schlechte Nachrichten naturgemäß besser verkaufen lassen als die „heile Welt“, zum anderen werden viele Informationen kritiklos und nur unzureichend recherchiert aus den unterschiedlichsten Quellen übernommen.

Der Medienmarkt fordert schnelle und auffällige Neuigkeiten. Genauigkeit ist hier oftmals nicht gefragt. Und da das dargestellte Bild nur allzu gut in die Vorstellungen vieler Pkw-Fahrer passt, wird es gerne und reichlich wiederholt.

2.2.1 Verkehrsmeldungen

„Lkw-Unfall, sieben Kilometer Stau!“ In den Verkehrsmeldungen wird der Zusatz „Lkw“ den aktuellen Hinweisen häufig hinzugefügt. Damit stellt sich die berechtigte Frage: Warum wird diese Fahrzeugart in den Verkehrsmeldungen derart hervorgehoben und warum werden keine anderen Fahrzeugarten als Verursacher genannt? Denn im Grunde sollte es nicht von öffentlichem Interesse sein, ob ein Stau – und nur um diesen geht es ja in den Meldungen – durch ein Nutzfahrzeug verursacht wurde.

Solche „Zusatzinformationen“ werden zwar nicht böseartig, aber oft unbedacht getätigt und tragen somit durchaus zur öffentlichen Meinungsbildung bei. Das Ansehen einer ganzen Berufsgruppe gegenüber der Öffentlichkeit wird dadurch belastet, und es werden Vorurteile geschürt bzw. bestätigt.

**Bilder wie diese sind
ein gefundenes Fressen
für jeden Klatschreporter!**

Bild pixelio/
Hans-Peter-Reichartz



2.2.2 Tagespresse

Die Zeitungen richten ihren Fokus auf die Aktualität der Beiträge. Es verwundert also nicht, dass, wenn es zwei Unfälle mit Lkw-Beteiligung in kurzer Zeit gegeben hat, nach so einer „Unfallserie“ wieder einmal der Ruf nach mehr Sicherheit auf den Straßen laut wird. Diverse Politiker und Fachleute aus dem Bereich Straßenverkehr treten in so einem Fall gerne an die Öffentlichkeit und geben ihr Statement zu dem Geschehenen ab, das nicht selten zu Ungunsten der Fahrer ausfällt. Die oftmals mangelnde Neutralität der Aussagen begründet sich unter anderem in dem Fehlen von fundierten Hintergrundinformationen.

Die Presse wird, gerade im lokalen Bereich, gerne als politische Bühne genutzt, und die überwiegende Zahl der Wähler ist naturgemäß nicht mit dem Lkw unterwegs. Wer also für die Pkw-Fahrer Partei ergreift, hat die Chance, mehr Wähler für sich zu erreichen. Hinzu kommt die leider oft sehr einseitige Informationsstruktur der Redakteure.



Wilder Tanz am Steuer

Skandalvideo zeigt, wie ein 40-Tonner führerlos auf einer belgischen Autobahn unterwegs ist. Denn der Fahrer hüpfte durch die Kabine

Gerd Niewerth

Brüssel. „Tarzan driving“ heißt der neue Skandal-Clip auf „youtube“. 242 Minuten lang, schon fast 100 000-mal angeklickt. Er zeigt einen ausgegippten rumänischen Brummifahrer, der bei voller Fahrt auf dem Beifahrersitz herumtanzt und den 40-Tonner führerlos über die belgische Autobahn rauschen lässt. Inzwischen hat sich sogar Belgiens Verkehrsminister

Etienne Schouppe der bizarren Angelegenheit angenommen. Er dringt auf eine Festnahme des Skandalfahrers. Auch das Belgische Institut für Verkehrssicherheit ist entsetzt. „Das ist versuchter Totschlag“, erklärte ein Sprecher. Die belgischen Medien berichten ausführlich über den „Tarzan“ am Lkw-Steuer. Danach soll es sich um einen gewissen Iulian Breazu (25) aus der Nähe von Sibiu (Hermannstadt) handeln.

Der unglaubliche Clip, offenbar aufgenommen von seinem Bruder Adi, zeigt, wie er den Laster mit den Füßen lenkt und sogar in der Fahrerkabine herumtanzt. Man habe sich keinesfalls über die belgische Polizei lustig machen wollen, beteuern die beiden. Vielmehr sei es darum gegangen, dem Vater, der nach einer Magenoperation im Krankenhaus liege, eine kleine Freude zu bereiten, entschuldigt Adi Breazu die akrobatischen Einlagen bei Tempo 100.

Ein bitteres Nachspiel hat die Skandalfahrt auf der E 19 bei Antwerpen nicht nur wegen des aufgebrachtsten Verkehrsministers, inzwischen hat sich auch die rumänische Polizei eingeschaltet. Damit nicht genug. Auch zwei unserer besten Kunden sind abgegrungen“, gesteht Adi Breazu. Reumütig gelobte der Skandalfahrer inzwischen immerhin gegenüber rumänischen Zeitungen Besserung: „Ich weiß, dass ich Quatsch gemacht habe, ich werde es nicht noch einmal tun.“



Iulian Breazu tanzt durch die Kabine, während sein 40-Tonner auf der Autobahn fährt. Foto: youtube

Solche Artikel und diverse Aufnahmen von privaten Handykameras bestätigen Vorurteile und beeinflussen das Image nachhaltig. Bild Bijkerk

Hier vermischen sich Unwissenheit der Berichterstatte auf der einen und die Angst der Politiker, Wählerstimmen zu riskieren, auf der anderen Seite zu einem gefährlichen Halbwissen!

2.2.3 Fachpresse

Die Fachpresse ist durchaus in der Lage, ihrem Namen gerecht zu werden. Sie wendet sich, zumeist in Form von Zeitschriften, mit fachlichen Informationen gezielt an den aktiv fahrenden Leser oder den Unternehmer.

Allerdings bestehen wenige Verknüpfungen zwischen der einschlägigen Fachpresse und lokalen oder überregionalen Tages-

zeitungen. Dadurch werden eigentlich interessante Informationen nur „intern“ – also von Fachmann zu Fachmann – ausgetauscht, obwohl vieles von dem, was an Infos und Fakten in den Fachmedien auftaucht, der gesamten Öffentlichkeit einen wesentlich objektiveren Blick auf die Transportbranche ermöglichen würde.

Zu beachten ist allerdings, dass auch Fachzeitschriften als Printmedien dem Druck des Wettbewerbes unterliegen.

Die Themenauswahl der Berichterstattung wird daher auch von finanziellen Erwägungen (Anzeigen von Herstellern) bestimmt, sodass für Service-Themen oft wenig Raum bleibt. Um umfassend informiert zu sein, empfiehlt sich daher der Konsum mehrerer Fachzeitschriften parallel.



2.2.4 Fernsehen

Nachrichtensendungen befassen sich mit Nutzfahrzeugen und deren Fahrern in der Regel nur, wenn etwas von „öffentlichem Interesse“ passiert. Fast immer handelt es sich dabei um Unfälle. Leider ist es so, dass Unfälle mit Lkw- oder auch Busbeteiligung oftmals grauenhafte Bilder bieten, sodass auch bei seriösen Nachrichtensendungen die Objektivität gelegentlich auf der Strecke bleibt und die Berichterstattung etwas einseitig ausfällt. Nicht selten stehen in solchen Fällen der Fahrer und sein Lkw im Vordergrund.

Ein Beispiel ist der Unfall eines Gefahrguttransportes im August 2004, der von der Wiehlthalbrücke brennend in ein Dorf gestürzt war. Der Lkw-Fahrer war völlig schuldlos an dem Unfall, Verursacher war ein Pkw-Fahrer ohne Fahrerlaubnis, der den Tankwagen zum Absturz von der Brücke gebracht hatte. Opfer und Schäden wurden zwar deutlich beschrieben, statt der eigentlichen Ursache stand jedoch wieder einmal die Gefährlichkeit von Gefahrguttransporten im Fokus der Öffentlichkeit.

Der Informationsgehalt der meisten Sendungen „rund um den Fahrer“ ist eher überschaubar

Bild N24



Auch andere Fernsehsendungen haben einen großen Einfluss auf das Ansehen des Fahrers. Diverse Privatsender und zum Teil auch die Öffentlich-Rechtlichen senden in der Mehrzahl unzureichend recherchierte, unkritisch wiedergegebene oder reißerisch aufgemachte Beiträge in sogenannten Magazinen, Reportagen oder Dokumentationen – oftmals zur besten Sendezeit mit den höchsten Einschaltquoten.

Beiträge, die als Dokumentationen deklariert werden, stützen sich nicht selten auf Material, das bei der Begleitung von kontrollierenden Beamten des BAG oder der Polizei entstanden ist. Hier werden z. B. Fahrer bei der Fußpflege oder beim Lesen einer Zeitung während der Fahrt gezeigt. Solche Aufnahmen sind für die Untermauerung von Vorurteilen ein gerne genommene Fressen. Denn obwohl es sich dabei um Einzelfälle handelt, werden diese schnell als repräsentativ für eine ganze Berufsgruppe interpretiert.

Hier wird gezielt das Bild vom Lkw-Fahrer genährt, welches sich viele Pkw-Fahrer aus Vorurteilen und Halbwissen bereits zusam-

mengebastelt haben. Der wirkliche Alltag eines Lkw-Fahrers interessiert dabei wenig. Er ist weniger spektakulär und unterhaltsam und findet daher kaum Erwähnung in der Medienlandschaft.

Daneben gibt es auch noch die selbst-ernannten Fachmagazine, die mit vermeintlich wichtigen Fakten von hoher Aktualität und informeller Tiefe aus der Transportwelt werben. Wer diese Sendungen einmal ganz objektiv betrachtet, merkt schnell, dass hier mit viel Geschick ein neuer Werbemarkt für die Nutzfahrzeug- und Zubehörindustrie geschaffen wurde. Die vermeintliche Zielgruppe, der Lkw-Fahrer, spielt oft nur eine Alibirolle.

Stattdessen wird die Meinung der Fernsehschauer, gerade die der „branchenfremden“, vielfach durch oberflächliche und mitunter sogar falschen Informationen beeinflusst.

Die Presse, der Rundfunk und das Fernsehen scheinen sich ihrer Rolle als meinungsbildende Medien nicht immer bewusst zu sein. Das führt dazu, dass eine Berufsgruppe, die für die Ver- und Entsorgung aller Bundesbürger ungemein wichtig ist, mitunter dargestellt wird, als wären dort in der Überzahl rücksichtslose und unqualifizierte Mitarbeiter tätig.

2.2.5 Internet

Aber auch der Fahrer selbst trägt seinen Teil zum Ansehen seiner Berufsgruppe bei. Die Rede ist von den Medien, die der Fahrer eigenhändig mit Informationen speist, wie zum Beispiel die Foren in den diversen Internetportalen.

Diese Internetforen können in der Mehrzahl auch von nicht registrierten Besuchern



Das Internet ist sicherlich DAS aktuelle Medium, leider wird es von einigen Fahrern nur zum Frust-abladen genutzt!

betreten und die Einträge gelesen werden und damit zur öffentlichen Meinungsbildung beitragen.

Wer sich die verschiedenen Einträge einmal bewusst durchliest, den verwundert die schlechte Presse und die subjektive Darstellung des Lkw-Fahrers seitens der Medien vermutlich kaum noch. Es drängt sich unweigerlich die Frage auf, ob diese „User“ überhaupt wissen, dass ihre Ausführungen für *jeden* lesbar sind und damit eine leicht anzuzapfende Quelle für sogenanntes Insiderwissen sind.

Das scheint bei einigen nicht der Fall zu sein, denn wie sonst kommt es zu Beiträgen, in denen z. B. ein Fahrer allen Ernstes erklärt, dass er keine Ladungssicherung durchführt, wenn es regnet! Ein anderer rechtfertigt sein zuvor geschildertes Verhalten mit „Die anderen fahren ja auch so!“.

Natürlich sind das nur Beispiele, die nicht stellvertretend für alle Fahrer gelten. Aber wer sagt das dem Leser, der als „Gast“ diese Einträge zu lesen bekommt? Wer nicht aus der Branche kommt und über



Die Fahrer klagen, oft zu Recht, über die Darstellung ihres Jobs in den Medien, aber sie sollten dafür nicht noch zusätzlichen Zündstoff bieten. Das Internet mit den entsprechenden Foren ist, gerade vor dem Hintergrund der flächendeckenden Verfügbarkeit unterwegs, sicherlich ein gut geeignetes Medium, um Informationen von Fahrer zu Fahrer auszutauschen. Dennoch sollte das Frustabladen dabei nicht den Hauptanteil ausmachen!

kein entsprechendes Hintergrundwissen verfügt, muss bei solchen Schilderungen von vermeintlichen Fachleuten unweigerlich Angst bekommen.

2.3 Der Einfluss der Fahrzeughersteller

Einige Fahrzeughersteller haben in den letzten Jahren den Fahrer verstärkt für sich entdeckt – zum einen als Kunden und Repräsentanten der Fahrzeugmarke, zum anderen,

für Fahrzeughersteller wirtschaftlich besonders interessant, als „Datenlieferant“.

Gerade der Wert von Zubehör für den Fahrer in Form von Bekleidung und Accessoires wird in zunehmendem Maße von den Fahrzeugherstellern erkannt und genutzt, was sich mitunter auch auf das Erscheinungsbild der Fahrer in der Öffentlichkeit positiv auswirkt. So zeigt der Fahrer nach außen hin seine persönliche Identifikation mit der Lkw-Marke und demonstriert, dass er mit seinem Fahrzeug zufrieden ist. Und wer sich mit seinem Fahrzeug identifiziert, geht auch überlegt und fachkundig damit um; das beugt Schäden und somit unnötigen Kosten vor.

Und wer Jogginghose und Unterhemd gegen zweckmäßige und dennoch bequeme Kleidung tauscht, verbessert außerdem seine Optik, stärkt sein Selbstwertgefühl und kann daher in vielen Situationen souveräner auftreten.

Aus dem Bild eines ordentlich auftretenden Fahrers mit einem gepflegten Fahrzeug entsteht somit eine positive Markenrepräsentanz, von der beide Seiten profitieren.

Mit diversen Werbegeschenken wird seit Jahren versucht, bei den Fahrern „Überzeugungsarbeit“ zu leisten
Bild Daimler AG

