

„Helden“ der Straße

Skizzierung einer bislang wissenschaftlich vernachlässigten Berufsgruppe

VON BERNHARD HOFER

Alle Autofahrer kennen sie, doch bei nicht allen sind sie beliebt: die Fernfahrer. Man macht sie verantwortlich für Staus, riskante Überholmanöver, Lärmbelastung und Luftverschmutzung. Dabei sind sie aus unserem Alltag nicht mehr wegzudenken. Fernfahrer zählen weltweit zu den systemrelevanten Berufen; ohne sie wäre unsere Versorgung nicht gesichert, wie zuletzt das Beispiel der verzweifelt nach Brummi-Fahrern suchenden Briten gezeigt hat. Wertschätzung für ihren Einsatz erfahren sie allerdings kaum.

In zahlreichen sogenannten „Trucker-Filmen“ werden sie als Helden hochstilisiert, als eine verschworene Gruppe, die eine Sache eint: die Freiheit der Straße. Doch wie steht es tatsächlich um das Los der „Kapitäne der Landstraße“ – wie sie oftmals auch bezeichnet werden? Das Linzer Sozialforschungsinstitut Public Opinion versuchte, an zwei ausgewählten Stellflächen im oberösterreichischen Zentralraum einen aktuellen Einblick in diese Materie zu gewinnen.



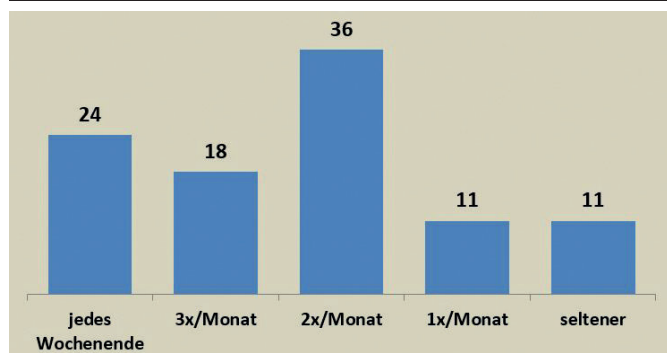
Eng aneinandergereiht stehen die riesigen LKWs auf den beiden Stellplätzen in Ansfelden Nord- und Ansfelden Süd. Jeweils 102 Plätze sind vorgesehen, doch der Andrang ist bei weitem größer. Bereits am Samstag mittags beginnt das Gedränge um einen passenden Stellplatz. Ausschlaggebend dafür ist das sog. Wochenendfahrverbot. LKWs mit Anhängern, wenn das höchstzulässige Gesamtgewicht des LKW oder des Anhängers mehr als 3,5 Tonnen beträgt sowie LKW, Sattelkraftfahrzeuge und selbstfahrende Arbeitsmaschinen mit einem höchstzulässigen Gesamtgewicht von mehr als 7,5 Tonnen dürfen an Samstagen von 15 bis 24 Uhr und an Sonntagen und gesetzlichen Feiertagen von 0 bis 22 Uhr nicht fahren.

Um sicher und unfallfrei ans Ziel zu gelangen, müssen bei längeren Fahrten regelmäßig Pausen eingelegt werden. Beeindruckend ist auch die zurückzulegende Kilometerleistung der interviewten Fernfahrer. Im Mittel werden rund 850 Kilometer pro Tour absolviert (Medianwert).

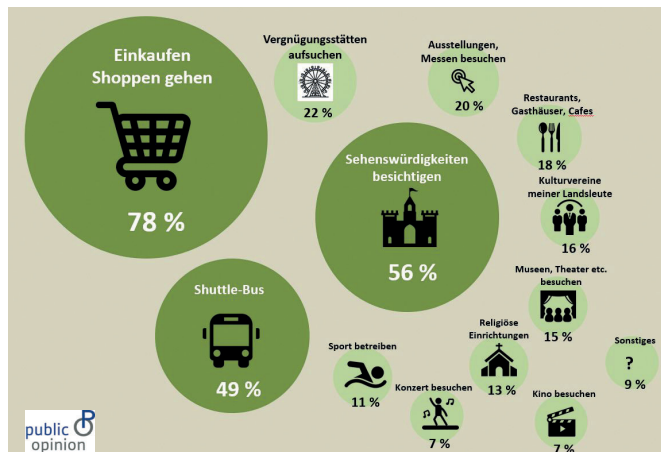
An den beiden Stellplätzen findet sich ein buntes Gemisch zumeist osteuropäischer Nationalitäten. Der Großteil stammt aus Rumänien, gefolgt von Fahrern aus Ungarn, der Ukraine, Serbien, Bulgarien und Polen. Nahezu jeder zweite LKW ist mit einem Beifahrer/Ersatzfahrer besetzt. Mit wenigen Ausnahmen sind die Fernfahrer männlichen Geschlechts. Das Durchschnittsalter liegt bei 44 Jahren; der jüngste Fahrer ist 22, der älteste 70 Jahre. Rund ein Viertel verbringt jedes Wochenende auf Stellplätzen; mehr als die Hälfte ist vom Wochenendfahrverbot zwei- bis dreimal pro Monat betroffen.

Mangels attraktiver Alternativen verbleiben die Fahrer und ihre Beifahrer im bzw. nahe dem Fahrzeug, wo sie essen, trinken, schlafen und ihre Freizeit verbringen. Dabei würden sich viele – gerade bei der Rast nahe einer Stadt – anderes wünschen.

„Wie oft verbringen Sie Ihr Wochenende auf Autobahn-parkplätzen?“



„Wenn Sie im Umfeld einer größeren Stadt Rast machen: Was würden Sie gerne tun?“



Nahezu jeder zweite Befragte würde gerne einen Shuttle-Dienst in Anspruch nehmen, um in die naheliegende Stadt zu gelangen. Auf das Jahr hochgerechnet ist das Potenzial hierfür beachtlich: alleine auf den Stellplätzen im Großraum Linz sind davon rund 27.000 Fernfahrer betroffen.

Nicht alle lassen ihre Fahrzeuge gern allein zurück. So manche LKWs führen eine attraktive Ladung mit sich und die Fahrer haben verständlicherweise Angst um ihre Fracht. Nach einer Studie der *International Road Transport* ist jeder sechste Fahrer in der EU während der letzten fünf Jahre Opfer eines Überfalls geworden, wobei Fahrer in Frankreich, Italien, Spanien und auch Belgien besonders betroffen sind. Die zunehmend organisierten Kriminellen – ein Großteil davon stammt aus osteuropäischen Ländern – sind längst vernetzt und beobachten LKWs bereits bei den Verladestellen. Die Taten werden oft nach Mitternacht begangen; bevorzugt werden zumeist schlecht ausgeleuchtete Parkplätze.

In Österreich fühlen sich die Fernfahrer jedoch eher geschützt. Rund drei Viertel der Befragten geben an, dass die Parkplätze auf den österreichischen Autobahnen (sehr/eher) sicher sind. Auch mit den Angeboten auf österreichischen Raststationen und Rastplätzen zeigen sich die Befragten größtenteils zufrieden. Besonders positive Resonanz erhält man bei der Frage nach der Sauberkeit der Toiletten, der Beleuchtung der Parkplätze sowie bei Wasch- bzw. Duschmöglichkeiten. Dass dies nicht überall (im westlichen Europa) selbstverständlich ist, zeigen Beispiele an Rastplätzen, wo Toiletten außer Betrieb, durch Vandalismus verschmiert und zerstört sind und bei Waschgelegenheiten manchmal nur kaltes und sehr spärlich fließendes



Foto: Christian Fuchshuber, Public Opinion

Wasser vorhanden ist. Zudem gibt es noch die Konkurrenz durch Busreisende, die sich bei Raststationen und Rastplätzen manchmal zuhauf vor den Toiletten anstellen, um nach langer Fahrzeit endlich Erleichterung zu finden – vielerorts auch gegen Entgelt.

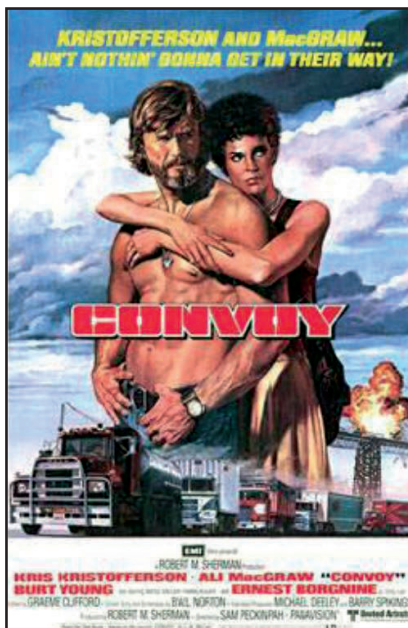
Das Bild vom freiheitsliebenden Helden der Fernstraße gerät angesichts dieser Erkenntnisse ins Wanken. Sicherlich verspüren Fernfahrer eine gewisse Befriedigung, eine Arbeit vom Anfang bis zum Ende alleine und möglichst pünktlich bewältigen zu können, eine schwer zu handhabende Maschinerie bei allen Witterungen zu beherrschen, ferne Länder zu durchfahren und vielleicht einen Kollegen an seiner Seite zu haben, mit dem man alle Erlebnisse teilen kann. Dazu kommt vielleicht auch der Stolz, einen wichtigen Beitrag zur Volkswirtschaft geleistet zu haben, ein Stolz, der sich messbar in gefahrenen Kilometern und Gütermengen ausdrückt.

Doch die meiste Zeit verbringen Fernfahrer auf Autobahnen und Schnellstraßen und so bleibt von den fremden Ländern oft nur die Erinnerung an deren Rastplätze. Unregelmäßiger Schlaf, gesundheitliche Probleme bedingt durch langes Sitzen und schlechte Ernährungsgewohnheiten, der durch längere Abwesenheitszeiten bedingte Ausschluss vom gesellschaftlichen Leben und das Bewusstsein, seinen Interessen aus Zeitmangel kaum nachgehen zu können – das ist die Kehrseite des Fernfahrerberufs.

Verbesserungen für die Fernfahrer soll der EU-Parlamentsbeschluss vom 8.7.2020 bringen, der in Artikel 8, Absatz 8 das Verbringen der wöchentlichen Ruhezeit im Fahrzeug neu regelt. Es wird nun klargestellt, dass regelmäßige Ruhezeiten (mind. 45 Stunden) und Ausgleichsruhezeiten von mehr als 45 Stunden NICHT im Fahrzeug verbracht werden dürfen. Für diese Ruhezeiten gilt: Sie müssen in einer geeigneten geschlechtergerechten Unterkunft mit angemessener Schlafgelegenheit und sanitären Einrichtungen verbracht werden. Sämtliche Kosten für die Unterbringung außerhalb des Fahrzeuges sind vom Arbeitgeber zu tragen.

Wie diese Regelung in der Praxis umgesetzt wird, wird die Zukunft zeigen. Vieles wird allerdings nicht nur von der neuen Einhaltung der Ruhezeiten, sondern auch von den Rahmenbedingungen abhängen. Welche Maßnahmen werden die Arbeitgeber setzen? Wie reagieren Autobahnbetreiber auf den wachsenden Bedarf an sicheren und hygienisch sauberen Rastplätzen? Welche Möglichkeiten gibt es, Fernfahrern mehr Teilhabe am sozialen und kulturellen Leben zu bieten? Und – nicht zuletzt – wie können wir diesem systemrelevanten Beruf unsere Wertschätzung glaubhaft vermitteln?

Public Opinion ist ein privates und unabhängiges Sozialforschungsinstitut, welches für Unternehmen, NGOs, Wissenschaft und Politik forscht und berät. 1996 mit Sitz in Linz (A) gegründet widmet es sich schwerpunktmäßig den Auswirkungen des sozialen Wandels.
Kontakt: www.public-opinion.at



„Convoy“ ist ein Kultfilm der Trucker-Szene aus dem Jahr 1978 von Sam Peckinpah, das den Trucker als modernen Cowboy darstellt. Als Protest gegen die Willkür der Polizei formen Trucker einen meilenlangen, tonnen schweren Konvoi. In den Hauptrollen spielen Kris Kristofferson, Ali MacGraw und Ernest Borgnine.

(Bild: Plakat zum Film)