Z M 233
Erzgebirgler

Text: Lilith Grull
Foto: Fabian Mondl

Im Getriebe

Auf den Autobahnen der Bundesrepublik sind täglich fast zwei Millionen deutsche LKWs unterwegs. Fernfahrer verbringen mehr Tage und Nächte im Auto als bei ihren Familien. Sie stehen im Dauerkonflikt mit der Zeit

Einsteigen und losfahren: manchmal damit, dass die Ware rechtzeitig beim Kunden ist, dass der Spediteur erreicht wird oder die Fahrer es doch noch an den Küchentisch zum Abendessen mit der Familie schaffen

Alles unter Kontrolle. Das ist das Wichtigste. Frank Döhler thront auf einem Drehstuhl in seinem Büro. Mitten in der Provinz, in Aue, im Erzgebirge. Vor ihm kriechen stecknadelgroße Lastwagen über den Bildschirm. Per GPS sind ihre Bahnen zu verfolgen, überall, jede Sekunde, jeden Kilometer. Alles unter Kontrolle.

Die Bürowände der Spedition Döhler sind mit Bildern von Lastwagen und Landkarten tapeziert. Die Wand hinter Döhler sieht allerdings etwas anders aus: Die Fotos sind ausgeblichen. Er und sein blauer LKW-Volvo am Fuß des Montblanc. Bilder aus einer anderen Zeit. Die einfacher war. Wo sein Kopf noch nicht so kahl und von Altersflecken übersät war. Vielleicht schaut ihm deshalb SS-Obersturmbannführer Christian Tychsen über die Schulter, vom Kalenderblatt „Männer der Waffen-SS 2017".

Döhler seufzt. An einem Haken hängt noch sein Blaumann. Ausgedient. Er hat viel erlebt, viel aufgebaut. Er darf nur noch nicht zu alt sein. Für seinen 19-jährigen Sohn ist es noch zu früh, die Spedition zu übernehmen. Döhler hat seine Familie spät gegründet. Er sagt, er hätte nie Zeit für ein anständiges Familienleben gehabt, leider. Er war immer unterwegs.

In Deutschland wurden im vergangenen Jahr fast dreihunderttausend LKWs neu angemeldet, so viele wie noch nie. Sie bringen uns täglich, was wir brauchen. Den Tisch, an dem wir unseren Kaffee trinken, den Keks dazu. Das Papier für dieses Magazin, der Container mit dem Laptop, auf dem dieser Text entstanden ist. Rund dreieinhalb Milliarden Tonnen transportieren sie jedes Jahr. Sie sind die Heinzelmännchen der globa-

Im Erzgebirge gibt es zahlreiche Familienspeditionen. Auch die von Frank Döhler ist eine. 1902 fuhr das erste Mal ein Wagen im Namen seiner Familie in die Welt, damals noch von Pferden gezogen

len Wirtschaft und zugleich ihre Buhmänner. Die Dreckigen, die Stinkenden. Die Elefantenrennen veranstalten; Unfälle und Dieseldreck verursachen. Fernfahrer verbringen in der Woche rund 120 Stunden in ihrem Lastwagen. Er ist rollendes Büro und Wohnung zugleich. Und zuhause warten oft Frau und Kinder. Vor ihnen immer die Autobahn wie ein Hamsterrad.

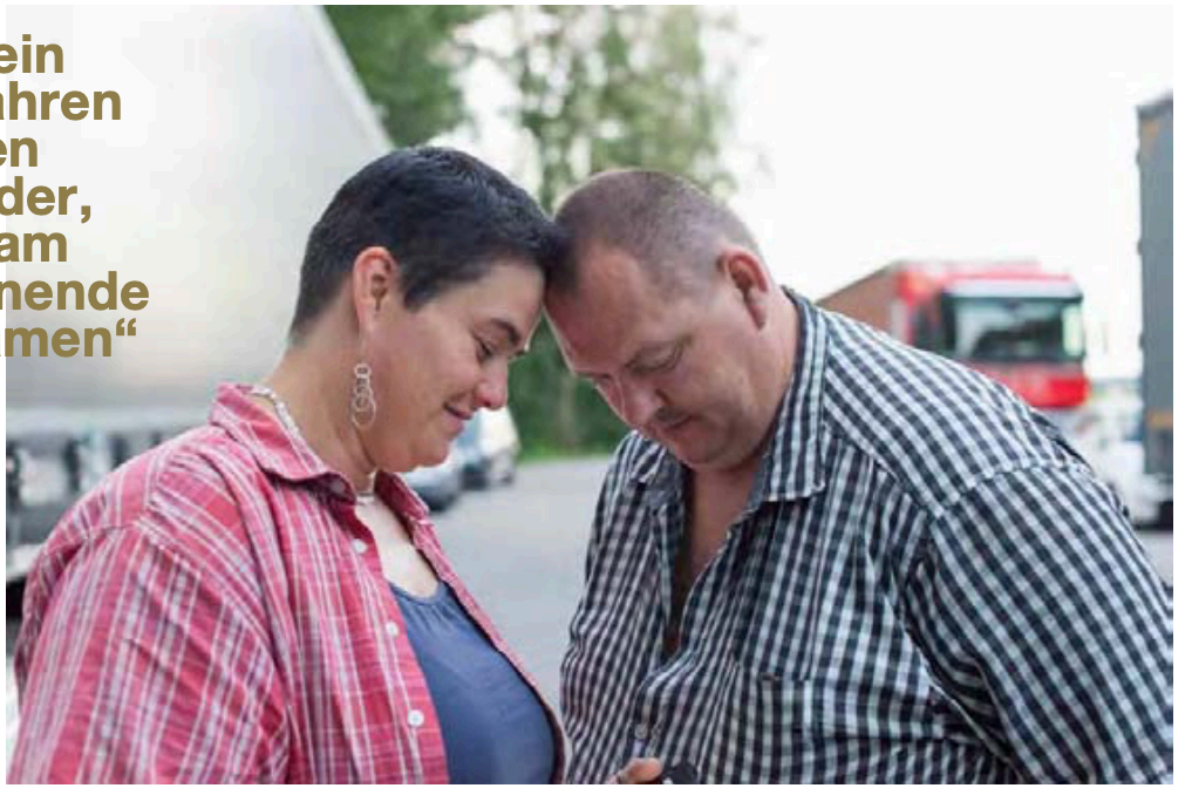
Sieben Uhr, Freitag früh. Drei Männer in öligen Warnwesten, mit Bockwurst in der Hand, lehnen an einem Stehtisch im „Big Wolle“. Die Raststätte am Rande des Erzgebirges ist die letzte Station, wenn es raus geht in die Welt und die erste, wenn man zurückkehrt. Die bunte McDonalds-Rutsche auf dem Hügel leuchtet schon von Weitem. Jeder weiß, dass Holger hinter der Theke steht, mit weißem Walrossbart, feuerwehrroter Schürze und wenigen Worten. Bei ihm treffen sich die Fahrer, auch jene, die längst im Ruhestand sind. Weil sie nicht zur Ruhe kommen, wenn die Räder still stehen. Uwe beißt in seine Bockwurst. Wie andere auch ist er in den Nahverkehr gewechselt, weil sich dann vielleicht etwas ändert. Als Fernfahrer ist er durch Europa gefahren, von Italien bis Norwegen. Er muss viel gesehen haben. Aber ein Gespräch kann nur die Bockwurst lang dauern, dann muss er schon wieder weiter. „Ich war nie zu Hause“, sagt er. „Das Leben hat so keinen Spaß mehr gemacht. Familie kann man nicht kaufen. Man muss da sein, um ein Teil von ihr zu sein.“

Im Seitenspiegel von Manus 40-Tonner verschwindet die bunte Rutsche von „Big Wolle“. Auch sie sagt: „Familie ist das Wichtigste“. Doch mit jedem Kilometer, den sie und ihr Mann Ringo zurückgelegt haben, entfernten sie sich von ihren Kindern. Als sie anfingen, kam die Jüngste gerade in die Schule, die Große stand vor der Pubertät. Zum Glück waren die Großeltern da. „Nach ein paar Jahren wetteten die Kinder, ob wir am Wochenende heimkämen“, erzählt Manu. Damals fuhr das Ehepaar internationale Touren. Heute sind das nur noch Erinnerungen. In der Fahrerkabine hängen Fotos und kleine Souvenirs. Die Tour durch Skandinavien, das war die schönste Zeit.

„Man muss auch loslassen können. Die Kinder haben jetzt ihre eigene Familie.“ Familie. Das sind für das Ehepaar vor allem sie selber. Es ist Mittwoch. Der Tag, an dem die jüngere Tochter heiratet. Manu und Ringo sind nicht dabei. Es ist halt unter der Woche. Da arbeiten sie. Aber die Kleine hat sich auch nicht wirklich geäußert, ob sie kommen sollen. Gleich zehn Uhr. Vielleicht trägt sie jetzt schon einen anderen Namen. Manu setzt die Sonnenbrille auf. Obwohl es bewölkt ist.

Entladetor 1, München. Manu muss rückwärts einparken. Kein Kinderspiel. Eine Gruppe Männer steht auf dem Hof. Sie starren hoch zum Fahrerhaus und warten. Frauen sind eine seltene Spezies in diesem Job. Einer der Männer lässt seine Augenbraue hüpfen, das soll wohl verführerisch wirken. Ist es nicht. Manu löst die Handbremse. Zwei Männer beginnen, übertrieben zu winken. Manu gibt Gas. „Als Frau muss man doppelt so gute Arbeit machen“, sagt sie. „Sonst wird man nicht akzeptiert.“ Sie setzt zurück. „Einmal haben sie sich geweigert meine Ware anzunehmen, eine Frau könne diesen Beruf nicht ausüben. So ein Quatsch.“ Bremsen. Der Wagen steht zehn Zentimeter neben der Rampe. Perfekt beim ersten Versuch. Die Männer winken immer noch.

„Nach ein paar Jahren wetteten die Kinder, ob wir am Wochenende heimkämen“



Manu bedeutet sein Leben und Ringo ist Manus Lebensmittelpunkt

„Einmal haben sie sich geweigert meine Ware anzunehmen, eine Frau könne diesen Beruf nicht ausüben“

„Big Wolle“ ist die beliebteste Fernfahrerraststätte im Erzgebirge. Das Gütergewerbe wird von Männern dominiert und ist zumindest bei ihnen die zweitbeliebteste Berufsgruppe. 2014 arbeiteten eine Millionen Männer in dem Sektor, die Hälfte davon als LKW-Fahrer. Frauen hingegen machen nur 1,7 Prozent der gesamten Fahrer aus, auch heute

„Die Leute haben Druck. Die meisten Fahrer schlingen das Essen nur noch hinunter und fahren gleich weiter“, sagt der originale Big Wolle zum Wandel im Gütergeschäft. Deutschland ist in den letzten zwei Jahrzehnten zum Transitland von Europa geworden. Der Verkehr wird lediglich zu knapp 60 Prozent von deutschen Wagen gefahren

Ringo kennt das. Und er ist stolz auf seine Manu. Die zwei sind ein Paar seit sie siebzehn war und er zwanzig. „Erster Schuss und Volltreffer“, sagt Ringo, das Lenkrad in der einen Hand, den Rasierapparat in der anderen. Jeder fährt eigene Touren, aber ihre Strecken planen sie so, dass sie sich unterwegs treffen können, zum Kaffee, zum Mittagessen oder abends an einem Waldsee in Bayern. Dort sitzen sie dann am Steg und schauen, wie die Sonne hinter den Wipfeln verschwindet. „Ein bisschen Fernfahrerromantik muss sein“, sagt Ringo. „Außerdem ist es doof, die Manu so lange nicht zu sehen. Ohne sie geht gar nichts.“

Als Ringo ausparkt, überquert ein dunkelhäutiger Mann die Straße. Ringo drückt aufs Gas und kurz vor ihm auf die Bremse. Lacht. Der Mann schaut erschrocken hoch, schüttelt den Kopf und geht weiter. „Eigentlich habe ich nichts gegen Bimbos“, sagt Ringo, jeder solle so einen Neger zu Hause haben, sei praktisch, eigentlich. Und gibt Gas.

Wochenende: Auf dem Parkplatz vor dem Freilichttheater Greifenstein reiht sich ein LKW nach dem nächsten — gut dreißig sind es. Truckertreff im Erzgebirge. Neben den Wagen qualmen Grills und reihen sich Bierflaschen.

„Auf der Autobahn / heute hier und morgen da, Mann/ welch ein Leben, Mädchen massenhaft“ Das ist Larry, der Countrysänger. Die Stimme wabert über den Platz wie der Würstchenrauch. Die Gespräche drehen sich um Musik und Trucks, Bier und Familie. Politik bleibt draußen. Eigentlich. Jens lehnt mit nacktem Oberkörper an seinem blauen Schlepper. „Fahrer spricht Deutsch“, steht in altdeutscher Schrift an der Scheibe seines „Führer“-Hauses. Über sein Herz hat er sich ein Tattoo stechen lassen: „Land der Deutschen Wut“. Auf den Rücken einen Wehrmachtsoldat, der die rechte Hand hebt. „Ich frag euch, Jungs, was kann es Schön'res geben, in diesem Leben / Auf der Autobahn sind wir zuhause / viele Jahre lang / Was uns antörnt, ist für euch da zu sein / Und wieder fahr'n wir in den Tag hinein.“ Jens sagt, er fahre eigentlich nur Auslandstouren: „Da habe ich auch weniger Probleme mit meiner Ausrichtung als hier.“ Vom Nachbarwagen kommt ein Fahrer herüber. „Bist 'n Nazi?“, fragt der. „Warum hast du das auf dem Fahrerhaus in Nazideutsch stehen?“ Jens grinst. „Nazi? Das ist doch einfach Altdeutsch“, mischt sich der Nächste ein. Drei Männer stehen sich gegenüber. Angepisst. Feixend. Verwirrt. Jens will was sagen, seine Lippen bewegen sich. Doch es wird vom nächsten Hupkonzert der Trucker verschluckt.

Die Spedition Metzner hat einen guten Ruf im Erzgebirge. Ihre Laster sind immer auf dem neuesten Stand, das ist kostspielig und eine Seltenheit in dem Geschäft. Ihre Jungs müssen sich wohlfühlen, sagt Chef Metzner, denn die Wagen sind ihr Zuhause; manchmal ihr erstes, manchmal ihr zweites. Und die Spedition wird zu einer zweiten Familie. Wenn am Freitag alle auf dem Fuhrpark einfahren, sind die Chefs vor Ort, Vater und Sohn Metzner. Sie packen selbst mit an beim Ab- und Umladen, beim Putzen. Auch die Fahrer bleiben auf dem Hof, bis alle Kollegen zurück sind. Das Leben mit der richtigen Familie beginnt erst danach.

Einer der Fahrer bei von Metzners ist Henri. „Ich weiß nicht warum, aber immer wieder behandeln mich Menschen, als sei

„Das einzig Erstrebenswerte ist Zufriedenheit“

LKW-Fahrer legen in der Woche schnell mehr als 3 000 Kilometer zurück. Sie sehen viel, zumindest rechts und links der Straße

ich rechts“, sagt er und verschenkt ein breites Lächeln. Ein Hüne, mit Glatze und einer Narbe quer übers Kinn. Er trägt nur schwarz. Auf den ersten Blick will man Henri nachts auf leerer Straße nicht begegnen. Auf den zweiten ist er ein netter Bär, nur ohne Fell.

Seit zwei Jahren fährt er LKW. Es gibt viele Wege, die in einer Fahrerkabine enden. Der von Henri begann im Kosovo als er achtzehn war und der Krieg gerade vorbei. „Auch ich als Linker wollte meinem Vaterland dienen.“ Henri war einer der Ersten, die in den Kosovo flogen, um beim Wiederaufbau zu helfen. Unterkunft auf engem Raum, nur Jungs. Beschuss. Frustration. Und Freundschaft — Burim, sein kleiner Freund.

Henri fuhr mit seinen Kameraden zu einem zerstörten Dorf, in dem seine Einheit eine Schule bauen sollte. Die Einheimischen packten mit an. Nach ein paar Tagen stand das Gerüst, abends wurde stets gemeinsam gekocht, gegessen, gefeiert.

Der kleine Burim lehnte an einem Baum, vielleicht sechs Jahre alt. Schaute zu. „Da winkte ich ihn rüber und setzte ihn ins Fahrerhaus von unserem LKW. Er sah so glücklich aus.“ Ein Lächeln war selten in jenen Tagen im Kosovo. Zum Abschied schenkte er dem Kleinen seine Baskenmütze. Viel zu groß, rutschte sie ihm in die Stirn.

Henri blieb nur noch ein paar Monate im Kosovo: Er hat genug Leid gesehen. Leid, was ihn auch heute noch beschäftigt. Zurück in Deutschland blieb er nicht lange. Es hielt ihn nichts, so ging er in die Schweiz, Senioren pflegen. Aus der Zeit im Kosovo hat er gelernt: „Das einzig Erstrebenswerte ist Zufriedenheit.“ Seine Seele blieb auf dem LKW-Bock und ein Teil im Kosovo, bei Burim. Jetzt fährt er wöchentlich, so muss er nicht stillstehen.

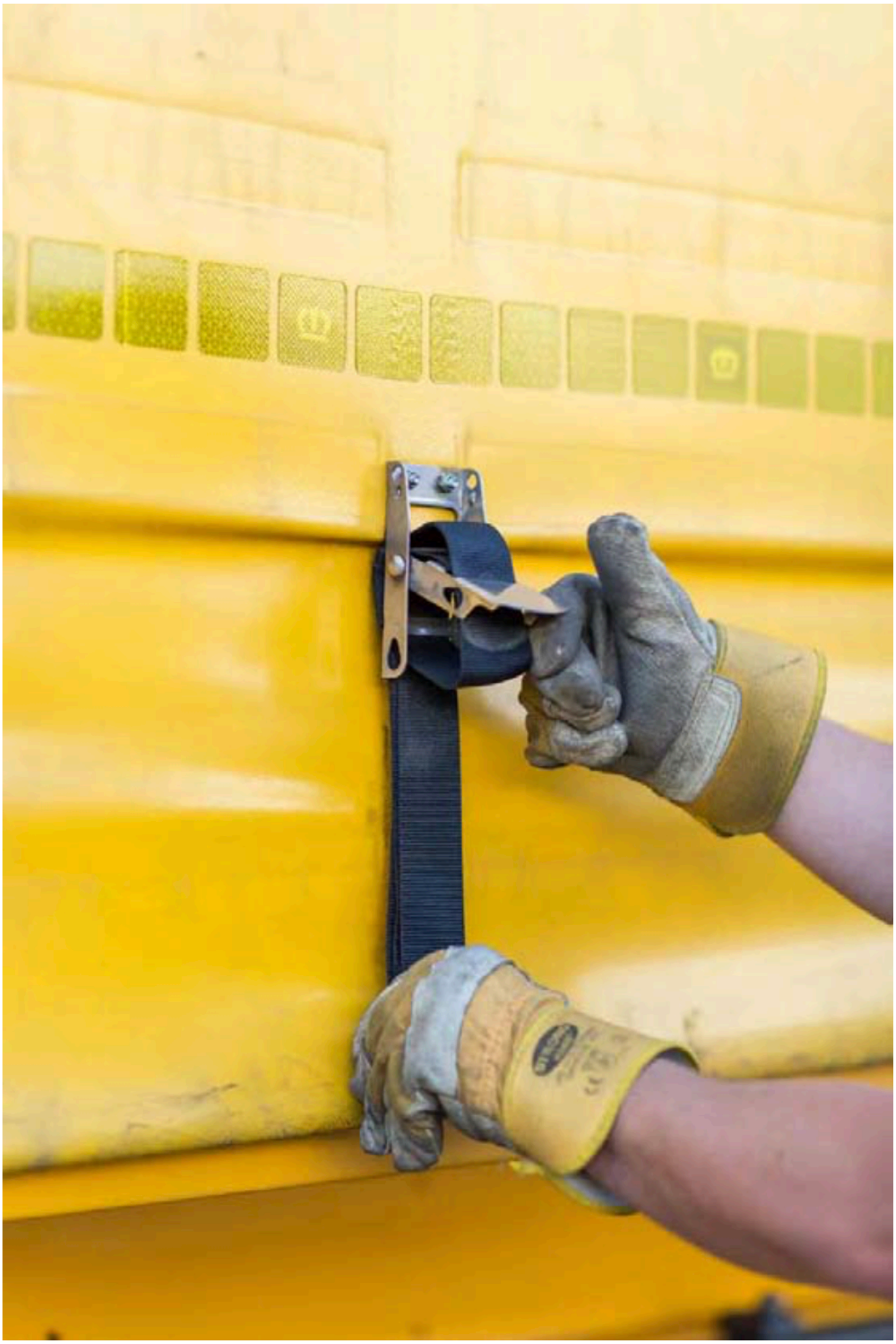
Henri führt ein zufriedenes Leben. Hat eine Frau, die ihn ergänzt. Hat ihre Tochter angenommen wie seine eigene. Sie wollen noch ein Kind. Manchmal fragt er sich, was mit Burim passiert ist. „Auf Facebook habe ich ihn schon gefunden.“

Auch Michel fährt für die Metzners. Die ersten Touren machte er schon mit seinem Großvater und Vater. Auf dem Fuhrpark der Spedition Döhler fing er als Waschbär an. Nach der Schule ging er Trucks schrubben statt auf den Fußballplatz.

Michel ist jetzt schon fast sein halbes Leben unterwegs. An diesem Tag ging es vom Erzgebirge über Prag, Brünn, Bratislava nach Budapest. Der „Seppel“, wie Michel seinen LKW-Scania nennt, parkt am Abend vor einer Tiefgarage an einer Kreuzung in der Stadt. Geladen hat er Teppiche und Sessel für ein Kino. Eigentlich ist Abladen Sache des Kunden. Doch meistens wird von dem Fahrer erwartet, dass er das erledigt. So auch dieses Mal.

Zwei Stunden später ist der Wagen ausgeräumt, doch eine Traube wütender Anwohner protestiert inzwischen gegen die Lärmbelästigung auf der auch nachts starkbefahrenen Straße. Eigentlich darf Michel mit seinem LKW nicht ins Stadtzentrum. Eine Frau hat die Polizei gerufen, wenn sie kommt, wird es teuer. Eine Stadtgenehmigung zu erhalten, dauert drei Wochen. Doch sein Auftrag kam vor vier Tagen herein, wie es üblich ist. Also schnell in die Kabine, Schuhe aus. Michel duldet keinen Straßendreck im mobilen Wohnzimmer. Auch nicht, wenn die Polizei im Anmarsch ist.

Circa dreieinhalb Milliarden Tonnen Güter werden jedes Jahr von deutschen LKWs durchs Land transportiert. Da muss jeder Griff sitzen, weiß auch Michel



Fahrern sitzt die Zeit im Nacken. Meist stehen sie in den frühen Stunden auf und müssen noch in der Nachmittags-sonne schlafen gehen. Warten, abladen, auf-laden, warten. Stau. Jeden Tag stehen sie im Stau, egal auf welcher Autobahn

Momente im Familienleben sind für Fahrer rar: Sie scheinen rastlos, aber mögen ihren Job. So wie für die meisten, ist auch für sie Familie das wichtigste. Nur, dass sie den Großteil der Nächte geografisch weit weg vom Familienleben verbringen müssen

Es ist stockfinster, als Budapest hinter dem Wagen verschwindet. Eine Stelle zum Schlafen ist nicht in Sicht, und es sind nur noch dreißig Minuten Fahrzeit bis zur gesetzlichen Pause. Also weiter auf der Landstraße. Schmal. Holprig. Dunkel. Kein Parkplatz. Michel hält mitten auf der Straße. Rechts Bäume, links ein Anglersee. Das Navi zeigt: nichts. Und jetzt? Michel weiß es auch nicht.

Da kommt ein Licht. Michel schaut skeptisch, als der alte VW hält. Ein junger Mann in Shorts und Badeschlappen steigt aus. Klopft an die Tür. Es wird davor gewarnt, in Osteuropa abseits von Ortschaften zu halten. Michel lässt das Fenster runter.

Aber der Ungar möchte nur helfen. Er lotst Michel zum nächsten Gewerbegebiet. Auf der einen Seite zwei lange Gebäude. Auf der anderen ein Sonnenblumenfeld. In der Ferne die Lichter der nächsten Stadt. Und tatsächlich, da ist sie: die Fernfahrerromantik.

Am Morgen merkt Michel, dass seine nächste Ladestelle nur fünfhundert Meter weiter liegt. Er lehnt am Seppel, schlürft den Morgenkaffee, während es heißer wird. Aus einer Lagerhalle tönt Hard Rock herüber. Warten. Und warten. Und der Kunde taucht nicht auf. Ist auch nicht erreichbar. Zwangsläufig wird die Pause länger. Michel kniet am Wagen und zeichnet mit einem weißen Edding die Michelin-Männchen auf den Reifen nach. Stunden später der Anruf vom Disponenten. Es geht weiter. In der nächsten Stadt aufladen und ab nach Deutschland.

Von den 35 Grad Hitze in Ungarn ist in Thüringen nichts mehr zu spüren. Ein Sturm zieht auf. Es wird ungemütlich. Die Parkplätze entlang der A4 füllen sich, obwohl es gerade erst dunkel wird. Michel fährt auf die Bundesstraße ab, vielleicht gibt es in der Nähe eine freie Haltebucht. Doch alles ist voll. Die Fahrtzeit ist um, der Notstreifen wird heute zum Schlafplatz.

Michel hat ein Bett, in dem er lieber schläft und eines, in dem er ruhiger schläft; eines mit seiner Freundin und eines im LKW. Mal in dem einen und mal in dem anderen zu sein, macht eine Beziehung nicht immer einfach. Aber sie hat ihn so kennengelernt. Natürlich hat er Angst, einiges zu verpassen. Zum Beispiel für „den Kumpel“, wie er seinen Sohn nennt, nicht immer da sein zu können, so wie es sein Vater schon nicht immer war. Aber ob er aufhören könnte zu fahren, da ist er sich nicht sicher.

Regentropfen klatschen an die Frontscheibe. Michel telefoniert mit seiner Freundin, die ihm erzählt, welche Fortschritte der Sohn beim Schwimmen gemacht hat. Neben dem Wagen hat sich ein Bach gebildet. Es kracht. Ein Blitz hat eingeschlagen. Noch einer. Blitz und Donner zugleich. Es raschelt. Lauter. Krachen, als ob fünfzig Stöcke zerbersten. Michel lässt das Telefon sinken. Der Baum neben dem Wagen neigt sich, fällt, die Baumkrone direkt auf den LKW. Die vertraute Stimme am Telefon und der fallende Baum auf dem Wagendach — zu keinem Moment der Tour war der Abstand zwischen Hier und Daheim größer, nie waren die beiden Welten so nah und fern zugleich.

Bis auf ein paar Kratzer ist nichts passiert. Michel klettert auf den Auflieger und befreit ihn vom Geäst. Die Blitze leuchten noch drei weitere Stunden unter der Gardine des Fahrerhauses hervor.

Für Sven sind seine Kinder das wichtigste: Die Namen der zwei Großen trägt er als Tattoo immer bei sich

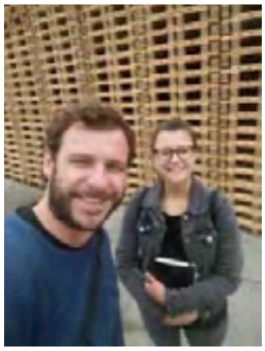
„Fahrer ist man aus Leidenschaft. Oder man lässt es auf Dauer sein“, sagt Frank Döhler. Das Speditionsgeschäft hat mit fehlendem Nachwuchs zu kämpfen. Aus Not holen die Spediteure Leute aus dem Ruhestand. Andere schickt das Arbeitsamt, doch die bleiben meist nicht lang. Niemand will diesen Job mehr machen“, sagt Döhler. „Das Familienbild hat sich gewandelt. Abends und am Wochenende ist Familienzeit. Das geht als Fernfahrer nicht.“ Wie hoch die Scheidungsrate in dem Job ist, steht in keiner Statistik. Doch wenn man sich umhört, sind Trennungen keine Seltenheit.

Sven ist einer der Punkte auf den Computerbildschirmen der Spedition Döhler. Mit jeder Tour löste sich bei Sven ein Stück der Beziehung und er sich aus dem Familienleben. Als der dritte Junge unterwegs war, war es aus. „Es lag nicht nur an dem Job, es war einfach keine gute Kombination“, sagt Sven. Er holt seine beiden großen Kinder an jedem zweiten Wochenende, den Kleinsten sieht er nur an der Haustüre bei der Übergabe. Erstmal. Die drei Kinder wohnen jetzt in einer neuen Familie. Bei der Mutter und ihrem Neuen.

Sven wischt Bilder im Handy durch. Bilder aus einer anderen Zeit. Er fragt sich, was Familie ist. „Im Lkw vermisse ich meine Söhne jeden Tag. Manchmal sitze ich da und weine nur noch.“ Außer zu seinen Jungs hat Sven keinen Kontakt zu seinem früheren Umfeld. Wie fast alle LKW-Fahrer hat er keine Zeit, ein soziales Leben aufrecht zu halten.

An diesem Wochenende ist er mit den zwei großen Jungs zum Angeln gefahren. Es ist still im Wald. Sven sitzt auf einer Bank am Ufer. Der Blick ist starr auf seine Kinder gerichtet. Der Große schaut konzentriert aufs Wasser, der andere spielt auf seinem Tablet. Sven lächelt nicht. Der Mittlere schaut auf und kommt angeschlichen. Schiebt sich auf seinen Schoß und zieht den Kopf des Vaters an seinen. Die Wangen schmiegen sich aneinander. Sven gibt ihm einen Kuss.

„Alles okay?“, fragt er und das Kind nickt. Nur einen Moment verharren sie, dann fragt Sven: „Willst du nicht auch angeln?“ Der Junge gleitet vom Schoß und läuft zum Wasser. Sven steht mit einem Ruck auf, geht ein paar Schritte zurück auf den Waldweg. Kramt in seiner Hosentasche nach Zigaretten. Der Große ruft. Noch ein Barsch hat angebissen, es ist der vierte. Sven lächelt gequält. Noch zwanzig Stunden, dann muss er seine Kinder abgeben. Noch dreißig Stunden, dann geht es wieder los. Rein ins Fahrerhaus und auf die Straße.



MAKING-OF: Lilith Grulls Uropa war Fernfahrer. Sie wusste nicht, wie es Fernfahrern ergeht, nur, wie es ist, wenn sie nicht da sind. Fotograf Fabian Mondl arbeitet im Veranstaltungsgeschäft und saß schon oft „mit auf dem Bock“. Also machten sie sich ein paar Wochen auf, um zu erfahren, wie der Alltag eines Fernfahrers aussieht

Auf der Straße halten Fahrer über Funk Kontakt. Ansonsten sind sie alleine