



Kinderseite
Geschichten zum (Vor-)Lesen,
Rätseln und Lachen **Seite J 2**

JOURNAL

LEIPZIGER VOLKSZEITUNG

Rätsel
Knobeln, Tüfteln und
vielleicht gewinnen **Seite J 16**

		Fahrer, Lenker	
		Hoheits- gebiet	

Von Kosten- und Zeitdruck getrieben, von Autofahrern verflucht, fressen Fernfahrer den Frust über ihren schlechten Ruf in sich rein. Nur wenige schreiben darüber. So wie Maik Erdmann aus Thüringen. Mit erstaunlicher Resonanz: Seine Sicht aus dem Fahrerhaus wird europaweit diskutiert.

Von wegen eintönig: Allein die Fortschritte beim Autobahnbau nördlich von Leipzig überraschen Maik Erdmann immer wieder, zumal er hier nur alle paar Wochen durchkommt. „Da tut sich schon was“, sagt er, die Hände fest am Steuer. „Wurde aber auch Zeit.“ All die geschäftigen Raupen, Bagger und Kipper hinter der Leitplanke nimmt der Trucker allerdings nur aus den Augenwinkeln wahr. Denn was sich direkt vor, neben und hinter ihm abspielt, fordert seine volle Aufmerksamkeit.

Von WINFRIED MAHR

Bei seitlichen Windböen hat Erdmann alle Mühe, seinen 16 Meter langen und vier Meter hohen Sattelzug mit Planenaufleger in der engen Spur zu halten. Obwohl er die zulässigen 60 Stundenkilometer ausreizt, drängeln sich immer wieder Autos und Transporter an ihm vorbei. „Die wissen gar nicht, wie gefährlich sie leben“, kommentiert der 42-Jährige beim Blick in den Rückspiegel und kämpft tapfer gegen den Wind, mit beiden Händen fest am Lenkrad. „Wenn ich was zu sagen hätte“, fügt er noch hinzu, „dann wäre in Baustellenbereichen Überholverbot.“

Spätestens hier stellt er sein Licht unter den Scheffel, der Fernfahrer aus dem nordthüringischen Mühlhausen. Denn er hat durchaus was zu sagen: Erdmann ist einer der bundesweit fragtesten Fernfahrer. Als Blogger schreibt er über seinen Alltag auf Pisten und Parkplätzen überall in Europa. „Ein privates Tagebuch“ nennt es Erdmann. „Im Zeitalter von Web 2.0 ist es aber schön, wenn andere Menschen meine Einträge lesen und kommentieren.“

Einige hundert Leute besuchen täglich seinen Blog. Die wenigsten davon sind selber Fahrer, sondern einfach nur interessiert an seinen persönlichen Erlebnissen oder dem Beruf des Truckers. Die Beiträge illustriert er mit eigenen Fotos oder Videos, die er direkt aus dem



Mieses Image: Fernfahrer leiden unter dem schlechten Ruf ihrer Branche.



Einsamer Draufblick: Obwohl auf Autobahnen wie der A 14 nördlich von Leipzig pausenlos Betrieb ist, droht vielen Fernfahrern soziale Isolation. Einige wenige schreiben sich ihren Frust von der See **Foto: Andreas Döring**

Fahrerhaus oder rings um sein Arbeitsgerät aufnimmt. Im Blog Truckonline.de kommen sie alle vor, die Reizthemen der Straße: Überholverbote, Höchstgeschwindigkeiten auf Autobahnen oder Gegaliner. „Ich biete dort meinen Standpunkt an und bin immer wieder erstaunt, wie viele Leute das zur Kenntnis nehmen“, sagt der Berufskraftfahrer, der sein Handwerk noch zu DDR-Zeiten im Eisenacher Automobilwerk lernte. Seit seinem 21. Lebensjahr ist er als Fernfahrer auf Achse. Skandinavien, Polen, Slowenien und Italien, aber auch Spanien, Frankreich und England gehören zu seinem Aktionsradius, bis zu 1700 Kilometer schrubbt er pro Tag. Von der Strecke her hat er mehr als 150-mal die Erde umrundet. Mal sind es Gefahrgüter, mal Lebensmittel, Papier oder Stahl. Erdmann lädt, was ansteht. Als König der Autobahn fühlt er sich schon lange nicht mehr. Im Gegenteil: Wie die meisten seiner Kollegen leidet er unter dem schlechten Ruf der Branche: „Auf uns fluchen doch alle. Unsere Arbeitsgeräte belasten Straßen und Brücken, Millionen von Steuergeulden müssen für Reparaturen der von uns verursachten Schäden berappt werden. Wir behindern die ‚sportliche‘

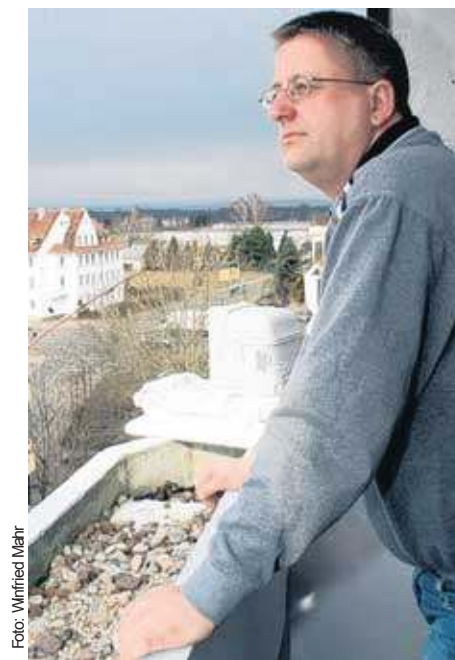
Fahrweise all jener, die es furchtbar eilig haben und nerven mit unseren ‚Elefantenrennen‘“, wühlt Erdmann in der Klischeekiste. „Wir sind die Buhmänner der Nation!“ Als er zu Beginn der 90er Jahre bei einer hessischen Transportfirma anfangen wollte, lehnte er sich schon mal einen handlichen Kleinwagen und erkundete die Gegend. „In bergigen Gegenden lege ich auch mal eine Wanderung ein“, verrät er. Auf die Frage, ob es sein Traumberuf sei, kommt Erdmann allerdings ins Grubeln. Dann sagt er: „Momentan nehmen die Nachteile eher zu. Der Termindruck, die konkurrenzlos billigen Speditionen aus Osteuropa, die hohen Betriebskosten, Tausende fehlen-

Maik Erdmann: Wir sind die Buhmänner der Nation!

de Stellplätze. Nur mal ein Beispiel: Wenn ich ein paar Minuten zu lange gefahren bin, muss ich empfindliche Bußgelder abdrücken. Stehe ich aber wegen überfüllter Rastplätze irgendwo außerhalb markierter Flächen, scheuchen einen die Ordnungshüter sofort weg. Dann ist ihnen wurscht, ob man noch stundenlang weitersuchen muss.“ „Die Arbeitsbedingungen deutscher Kraftfahrer scheinen aus einer Parallelwelt zu stammen, in der Menschlichkeit ein Fremdwort ist“, bestätigt Annika Adler, die Sozialpädagogin aus Hamm, die selbst mit einem Fernfahrer verheiratet ist, hat im Rahmen ihrer Diplomarbeit Umfragen unter den 800 000 Kraftfahrern in Deutschland ausgewertet und dabei herausgefunden: „Der frustrierendste Aspekt ihrer Arbeit ist das schlechte Image. Auch die zwischenmenschlichen Beziehungen liegen im Argen, was den Fahrern sehr zu schaffen macht. Die Umgangsformen bei den Endkunden stoßen sauer auf, allerdings auch das Klima unter den Fahrern selbst.“ Kraftfahrer, so schreibt die 30-Jährige, hätten aufgrund ihrer

vielfältigen Arbeitsbelastung häufig nicht die Möglichkeit, nach ihren Wünschen am öffentlichen Leben teilzunehmen: „Im Fernverkehr droht oft sogar eine soziale Vereinsamung.“ Das kennt Maik Erdmann nur zu gut. Er ist solo, seine zeitweiligen Partnerschaften sind passé: „Wenn man sich bestenfalls am Wochenende ein paar Stunden sieht, kann man keine Beziehung aufbauen. Weiterentwickeln schon gar nicht.“ Das einzige Lebewesen, das auf ihn wartet in seiner Mühlhausener Dachgeschosswohnung, ist ein Single-Zierfisch im Aquarium, der von einem Automaten gefüttert wird. Schreiben ist sein Ding: „Eine Art Therapie. Während ich abends Geschichten festhalte, verarbeite ich die Tageserlebnisse. Und wenn das andere interessiert, teile ich meine Gedanken gern mit ihnen.“ Eine Story von ihm ist jüngst auf der Hörbuch-CD „Deutschlands beste Trucker-Geschichten“ gelandet, gelesen vom Raubein-Mimen Armin Rohde. „So was freut einen natürlich“, gibt der fahrende Autor zu. Den Anspruch, mit seinen Beiträgen an der verfahrenen Situation im Güterfernverkehr etwas ändern zu können, hegt er nicht: „Ich kann höchstens auf Schief-

lagen hinweisen, Denkanstöße geben.“ Zu seinem Scania-Truck mit 420 PS, Zwölf-Liter-Maschine (Hubraum, nicht Verbrauch!), Kühlschrank und eigener Koje hat Erdmann eine Art Hassliebe entwickelt. Er kennt an seinem Arbeitsgerät jede Schraube, jede Macke, jeden Kniff. „Nach freien Tagen graust es mich gelegentlich, da wieder einzusteigen. Aber nach einer halben Stunde fühle ich mich schon ganz wohl auf dem Bock.“ Angestellt ist er bei einer Spedition in Mittelhessen, 200 Kilometer von zu Hause. Doch seiner Heimat hält Erdmann die Treue: „Hier geht es viel gemächlicher zu, manch einer würde es vielleicht provinziell nennen. Das liegt mir mehr als der Trubel der Großstadt.“ Dann zieht er die Schultern hoch, breitet seine Arme aus und sagt lächelnd: „Was soll ich machen – einmal Thüringer, immer Thüringer!“



Heimatgefühl: Maik Erdmann auf seinem Balkon im thüringischen Mühlhausen. **Foto: Winfried Mahr**

Ich stand auf einem Rasthof bei Piacenza ... und schaute zum x-ten mal die Serie „Two and a half Man“ ... Die aufziehenden dunklen Wolken bemerkte ich überhaupt nicht. Der plötzlich niedergehende Schauer erschreckte mich wirklich. Die Leute auf dem Golfplatz nebenan stürmten ins Trockene, ich schloss die Fenster. Das Außenstaufach auf der Fahrerseite war noch offen. Ich hüpfte hinaus, lehnte die Tür auf Halbacht-Stellung, schmiss die Klappe zu und hörte die Zentralverriegelung summen. Ich draußen, Schlüssel drin, Türen verriegelt. Elende Drecks karrel! Ich zog an der Tür, rüttelte dabei am

Türgriff, immer mit der Hoffnung, die Verriegelung würde sich öffnen. Aber natürlich umsonst. Mein nächster Versuch war, das Staufach wieder zu öffnen. Die Verriegelung befindet sich zwischen Türrahmen und Türsäule. Nach kurzen Fummeln gelang mir das sogar ... Die Abdeckung nach oben zu drücken, scheiterte aber wieder. Mehrere Schrauben verhinderten das und der passende Schraubendreher befand sich natürlich im LKW. Jetzt kamen zwei Serben, die mit ihren

LKW schräg hinter mir standen. Zur Erinnerung würde sich öffnen. Es regnete noch immer in Strömen. Einer der beiden sprach ein wenig deutsch. Ihm erklärte ich mein Missgeschick und er übersetzte es seinem Kollegen. Dieser spritzte zu seinem LKW und kam kurz darauf mit einem Werkzeugkoffer wieder. Der Deckel ließ sich kaum anheben. Aber es reichte immerhin, um mit einem längeren Rohr in das Innere der Hütte zu gelangen. Mit diesem versuchten wir, den Öffner nach außen zu drücken.

Ich schaute durchs Fenster der Beifahrertür, schrie „höher, weiter, zurück, tiefer, ja, okay, nein, Scheiße“ und solche Befehle. Die übersetzte der eine Serbe seinem Kollegen, der das Rohr führte. Und plötzlich klappte es: Die Stange erreichte das angestrebte Ziel. Ich schrie „drücken“ und schon machte es sum. Ich war glücklich. Zwar völlig durchnässt, aber egal. Die Blechkiste war wieder offen. Logisch, dass ich beide anschließend zum Essen einlud. Und mich bedankte. Ohne deren Hilfe hätte ich es nie geschafft. Übrigens: Ich weiß nicht einmal ihre Namen ... Aus Maik Erdmanns Blog www.truckonline.de



Zu den digitalen Extras im Fahrerhaus des Bloggers gehören Kamera und Laptop, die Ideen für eigene Beiträge fliegen ihm während der langen Fahrten förmlich zu. **Foto: Winfried Mahr**



Ob unterwegs während der Ruhezeiten oder am Wochenende daheim: Maik Erdmann ist online viel unterwegs und hat einiges beizusteuern. **Foto: Winfried Mahr**



Festgefahren: Selbst erfahrenen Profis passiert das im Gedränge. Auch solche Schnitzer stellt der Thüringer im Internet zur Diskussion. **Foto: Maik Erdmann**