

# „Der Lkw-Fahrer ist der Sklave für alle“

Franz Xaver Winklhofer von der Kraftfahrergewerkschaft spricht im PNP-Interview über die Probleme der Branche

In der Kraftfahrerbranche liegt einiges im Argen, findet Franz Xaver Winklhofer. Der bayerische Landes- und stellvertretende Bundesvorsitzende der Kraftfahrergewerkschaft spricht im PNP-Interview über den gestiegenen Leistungsdruck, fehlende Ruhezeitkontrollen und schlechte Bezahlung.

*Bei Lkw denken wohl die meisten Autofahrer an „Elefantenrennen“ auf den Fernstraßen. Wie stehen Sie zu einem Überholverbot für Lastwagen auf zweispurigen Autobahnen?*

**Franz Xaver Winklhofer:** Als Peter Ramsauer Bundesminister für Verkehr war, war das Thema schon einmal auf der Agenda. Ich bin aber gegen ein durchgängiges Überholverbot, weil es für mich nicht notwendig ist. Die Höchstgeschwindigkeit ist gesetzlich auf 80 km/h festgelegt, wenn sich alle daran halten, braucht keiner überholen. Die Polizei soll jeweils festlegen, in welchen Abschnitten ein Überholverbot sinnvoll ist.

*Was auch auffällt, sind die vielen schweren Unfälle mit Lkw-Beteiligung. Was sind Ihrer Meinung nach die Gründe dafür?*

**Winklhofer:** Das ist zum einen der ständige Leistungsdruck, unter dem die Fahrer stehen. Die meisten Firmen haben heutzutage keine Lagerhaltung mehr, das heißt, wenn die Ware nicht pünktlich kommt, können sie noch einen Tag produzieren, dann ist Schluss. Dem Spediteur drohen bei Verspätungen daher hohe Vertragsstrafen. Dadurch erhöht sich natürlich auch der Druck auf die Fahrer. Manche fahren auch noch, obwohl sie es eigentlich nicht dürfen. Dann kommt der Faktor Müdigkeit hinzu.

*Es gibt aber doch gesetzlich klar geregelte Ruhezeiten für die Lkw-Fahrer.*

**Winklhofer:** Richtig, aber die Kontrolldichte ist zu gering. Da wäre der Gesetzgeber gefordert, strenger zu kontrollieren, doch man hört immer nur, warum so etwas nicht geht. Ich war selber viele Jahre Fahrer. Es kann sein, dass man dreimal in einer Woche kontrolliert wird und dann wieder ein halbes Jahr gar nicht. Bei den Firmen und Fahrern läuft das alles nach dem Motto: Das wird schon gut gehen. Ein weiteres Beispiel ist die Wochenendruhezeit. Laut europäischer Verordnung ist es verboten, dass ein Fahrer seine 45-stündige Ruhezeit am Wochenende im Lkw verbringt. Das hat Deutschland bis heute nicht richtig umgesetzt. In Belgien zahlt man bei Verstoß 1800 Euro Strafe, in Frankreich kommt man sogar ins Gefängnis.

*Mit welchen Maßnahmen könnte man die Situation verbessern?*

**Winklhofer:** Ich habe gefordert, dass zum Beispiel Aldi, Lidl und Rewe selber Ladepersonal beschäftigen müssen. Da hat mir ein Abgeordneter aus Niederbayern entgegen, dass man sich das nicht leisten könne, weil sonst die Lebensmittel zu teuer würden. Also soll lieber der Fahrer wegen Übermüdung eventuell verunglücken? Ganze Familien werden bei solchen Unfällen ausgelöscht. Ich kann das nicht länger verantworten! Ich fordere einen runden Tisch!

*Wer sollte Ihrer Meinung nach dort Platz nehmen?*

**Winklhofer:** Natürlich Verantwortungsträger aus der Transportbranche und den Speditionen, aber auch Arbeitnehmer, die mit nach



„Die Leute müssen ein Gespür dafür entwickeln, dass sie als Fahrer was wert sind“, sagt Franz Xaver Winklhofer.

– Foto: Jäger

Lösungen suchen. Dazu sollten Verkehrs- und Arbeitsministerium vertreten sein sowie die verladende Wirtschaft. Ich habe auch einen Verkehrspsychologen angeschrieben. Ihn würde ich gern mit ins Boot nehmen, damit erforscht wird, wann die Unfallgefahr am

größten ist und ob man Lenk- und Fahrzeiten nicht verlagern sollte. Man muss meiner Meinung nach erst die Ursachen erforschen und dann entsprechend reagieren.

*Der Beruf des Kraftfahrers ist nicht sonderlich beliebt, es fehlen aktuell bis zu 20 000 Kollegen.*

**Winklhofer:** Das ist auch kein Wunder. Erstmals sind die Arbeitsbedingungen unmöglich. Für die Leistungen, die die Fahrer bringen, ist die Bezahlung teilweise ein Hohn. Die Renten sind auch ein Problem. Es gibt Leute bei uns, die müssen wieder arbeiten gehen, weil die Rente nicht reicht. Von den Spensätzen, die der Staat festgelegt hat, kann man als Fernfahrer auch nicht leben. Das reicht einfach nicht, wenn man sich auf einer Raststätte duschen und verpflegen möchte. Dazu kommt, dass die gesellschaftliche Anerkennung unter aller Kanone ist. Da heißt es: Wehe der Fahrer liefert nicht pünktlich. Ansonsten kann er aber verschwinden, man möchte ja schließlich freie Fahrt haben. Das Ansehen ist miserabel. Der Lkw-Fahrer ist der Sklave für alle, jeder macht mit ihm, was er will.

*Bräuchten die Fahrer daher nicht umso mehr eine starke Gewerkschaft?*

**Winklhofer:** Eigentlich ja. Die Fahrer sind aber teilweise blauäugig und sagen, sie brauchen keine Gewerkschaft. Da muss ein Umdenken stattfinden. Darum starten wir jetzt eine große Aufklärungskampagne. Die Leute müssen ein Gespür dafür entwickeln, dass sie als Fahrer was wert sind. Denn: Wenn unsere Fahrer nicht herhalten, stehen die Betriebe still.

Das Interview führte Carsten Ruge