

# TAKE ME HOME,


**Betriebsgelände  
Tankpark Moorfleet**

Das Befahren, Umsatteln,  
Umbrücken,  
Betreten und Parken  
ist für Unbefugte verboten.  
Bei Missachtung wird eine  
Strafanzüge erhoben.

Es gilt die Stvzo.  
max. Geschwindigkeit:

10

ACHTUNG: rangierende  
Fahrzeuge haben Vorfahrt!

**Einfahrt** 



# COUNTRY ROADS...

Kann aber sein, dass es Weihnachten wird, bevor Boyan wieder bei seiner Frau in Sofia ist. Anderen sind die 700 PS sowieso längst wichtiger als die Familie. Weil sie nämlich keine mehr haben. **Boyan, Mülli und Michal** sind Fernfahrer. Ein hammerharter Job

❖ Text: Peter Wagner Fotos: Urban Zintel



**F**reitagabend auf einer Bundesstraße, irgendwo im Großraum Hamburg. Mülli aus Brandenburg fährt einen Schiffscontainer durch die Nacht, Leuchtdioden tauchen seine Fahrerkabine in ein rötliches Licht. Er nimmt eine Hand vom Steuer seines Lkw, streichelt seine Glatze und greift nach dem Ziegenbart, der ihm aus dem Kinn wächst. Einmal gab er der Globalisierung sein Gesicht. Er hatte in Hamburg einen Container abgeladen, griff schnell nach einem Filzstift und malte einen Smiley auf den Behälter. Dann signierte er sein Porträt mit „Müllli“. Es war sein stiller Gruß an die

und war vor fünf Monaten zum letzten Mal zu Hause.

Donnerstagnachmittag, vor einer Altpapierfabrik bei Ostrava im Osten von Tschechien. Michal aus Polen lehnt im Sitz seines Lkw und macht es seinem Mitfahrer gleich: Er zieht sein T-Shirt aus. Es ist heiß, der Sommer meint es ernst. Michal streicht mit der Hand über seinen fahlen Bauch und wartet und schreibt SMS. Manchmal sind seine Nachrichten kleine Gedichte. Sie klingen wie ein Kopfschütteln über das Leben: „Was ist das Leben / wenn ich dich nicht sehe? / Was ist die Liebe / wenn uns noch so viel Zeit trennt? / Noch so viel Zeit.“

Plötzlich ein Schrei, und ein Mann in blauem Overall winkt Michal und seinen



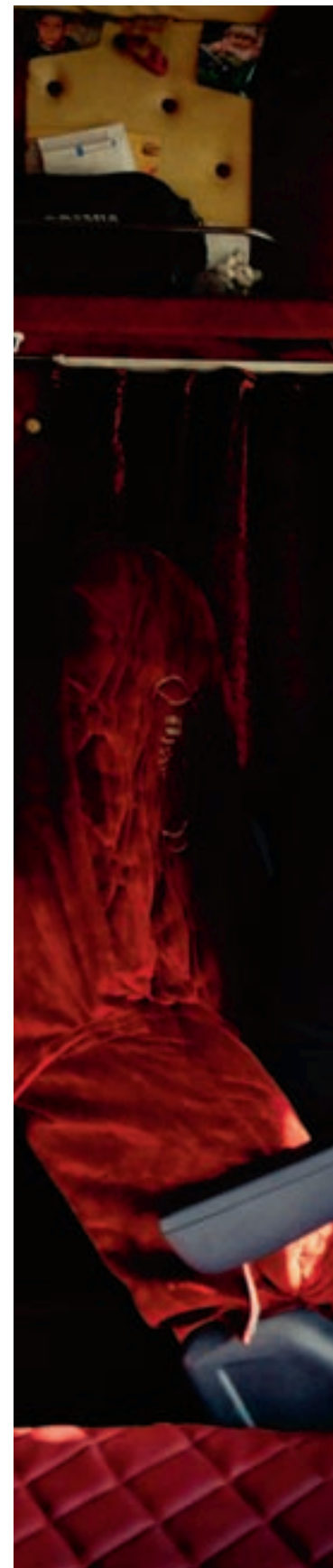
**Ein Kaffee, eine SMS, dann gehts weiter: Für Mülli, Boyan und Michal sind Pausen Vorschrift – und Freiheit**

Welt. Ein Beweis dafür, dass ein Mensch den Container gefahren hatte.

Sonntagabend, ein Autobahnparkplatz bei Celle. Boyan aus Bulgarien lehnt sich an den Stoßfänger seines weißen Iveco. Als er am Freitag nach Deutschland kam, war es zu spät zum Abladen, nun zieht er Rauch aus einer Zigarette und schreit sein Bulgarisch gegen den Verkehr. Er spricht über die Einsamkeit am Wochenende und die Sehnsucht nach seiner Frau. „Es gibt wenige Ehefrauen, die uns verstehen“, sagt er. „Meine Frau gehört zu den wenigen.“ Boyan fährt für einen Wiener Spediteur

Mitfahrer Waldemar auf das Betriebsgelände. In einer Halle bündelt eine Presse alte Zeitschriften zu kindshohen Paketen und drückt sie in den Hof. Michal und Waldemar fahren vor, öffnen die Plane an der Längsseite, und ein schwitzender Mann hievt mit einem Gabelstapler Paket nach Paket die Ladung auf den Auflieger. Das Papier soll ins deutsche Schwedt an der polnischen Grenze, gut 600 Kilometer nördlich.

Michal und Waldemar fahren durch Tschechien und durch Polen, sie umfahren Schlaglöcher und Pferdekarren, sie





überholen ganze Pkw-Kolonnen. Einmal passieren sie einen Unfall auf der Gegenfahrbahn: Ein Pkw steckt in einem Lkw-Anhänger. Nach acht Stunden lenkt Waldemar seinen Lkw in der Nacht auf einen Parkplatz. Er sagt: „Die Fahrer in Polen sind ein bisschen wilder.“ In Europa sterben nur in Litauen mehr Menschen bei Verkehrsunfällen.

Müllli, Boyan und Michal arbeiten in einer Branche, die im vergangenen Jahrzehnt in Deutschland nach Handel und Autoindustrie zum wichtigsten Wirtschaftszweig wurde: Gut 2,7 Millionen Menschen kümmern sich um das Holen und Bringen von Dingen, sie haben mit Logistik zu tun. Seit dem Mauerfall verdoppelte sich die Transportleistung der Lkws auf deutschen Straßen, und wahrscheinlich wird sich der Güterverkehr in den nächsten zwei Jahrzehnten abermals verdoppeln. Es gibt Gründe dafür. Sie haben unter anderem damit zu tun, dass Deutschland so viel exportiert, dass die EU wächst, dass die Weltwirtschaft zusammenwächst. Die Folge sehen wir auf der Straße. Mehr als 70 Prozent aller Güter werden von Michal und seinen Kollegen gefahren. Und viel wird sich daran nicht ändern, auch wenn die Bundesregierung den Transport auf der Schiene höher subventionieren will. Die Fahrer machen die Globalisierung möglich. Wir sehen sie täglich. Aber wir kennen sie nicht.

Michal aus Polen nimmt in der Dunkelheit auf dem Parkplatz an der polnisch-deutschen Grenze Bierbüchsen aus dem Bordkühlschrank und öffnet die Salzstangen, die er und Waldemar in einem Lidl gekauft haben. Sie sparen am Essen. Michal, 32, setzt die Bierbüchse an den Mund. Noch vor sieben Jahren zog er an einer Supermarktkasse in seiner Heimat Walcz Lebensmittel über den Scanner. „Das war sehr nervig“, sagt er und saugt



Zigarettenrauch durch seine gelben Zähne. Irgendwann ging er und erfüllte sich seinen Traum. Er wurde Lkw-Fahrer. Spätestens als Polen vor sechs Jahren zur EU kam, machten sich Tausende von polnischen Fahrern auf den Weg nach Westen. Michal fuhr für einen holländischen Spediteur. Das Geld war gut, 1000 Euro im Monat. Sein Chef beschäftigte 450 Polen, die mit Bussen anreisten und dann die „Mist-touren“ erledigten, wie Michal Fahrten zu entlegenen Firmen nennt, zu denen keine Autobahn führt. Michal fuhr immer mit Beifahrer. Erreichte der eine das Ende seiner Lenkzeit, setzte sich der andere ans Steuer. Bis zu 18 Stunden bewegten sie den Lkw am Tag. Schlaf fanden sie auf zwei Klappritschen hinter den Sitzen. Der eine oben, der andere unten. Als der Holländer plötzlich 200 Fahrern kündigte, war auch Michal darunter.

Michal ist jetzt müde. Er bereitet seine Pritsche vor. „Der Jüngste muss nach oben“, sagt Waldemar, 46. Er lacht gern unter seinem Schnauzbart. Er fährt schon länger als Michal und kennt lustige Geschichten. Einmal hat er Stahl aus Polen ins Ruhrgebiet gefahren. Dort bekam der Stahl deutsche Etiketten aufgeklebt, und Waldemar fuhr ihn nach Polen zurück, 100 Kilometer vom Ausgangspunkt entfernt. Beim Anliefern klopfen seine Landsleute auf die Fracht, lasen „Made in Germany“ und sagten, dass der deutsche Stahl einfach der beste sei.

Wer Dinge transportiert haben will, ruft einen Spediteur an. Der schickt einen kleinen Lkw, der die Sachen zu einem Umschlagplatz bringt, wo sie nach Zielregionen auf größere Lkws umgeladen werden. Früher schlossen Unternehmen feste Verträge mit Speditoren, heute versteigern viele ihre Frachten in Onlinebörsen. Dort schwanken die Preise. Wer zum Beispiel im Winter einen Anhänger mit Fracht

nach Spanien schicken will, zahlt manchmal nur 1500 Euro. Im Winter, das wissen die Unternehmen, haben viele Spediteure gute Rückfahren, weil die Orangenernte nach Deutschland gebracht werden muss. Orangen sind verderblich. Manchmal zahlen die Spanier 3000 Euro für eine Fracht nach Deutschland.

**M**üllli aus Brandenburg steckt im Hamburger Containerhafen eine Zigarette in den Mund und grüßt die beiden Fahrer, die mit verschränkten Armen seinen roten Lkw bestaunen. „Jeder hätte gerne einen solchen Truck“, sagt Mülli. Er steigt die drei Stufen in das Führerhaus seines Scania, an das er einen Bullenfänger, eine Art mächtige Stoßstange gebaut hat. Er streift die Holzpantoffeln ab und stellt sie auf das letzte Trittbrett. Die Tür reicht so tief, dass die Pantoffeln bei Regen im Trockenen bleiben. Hinter den Sitzen warten ein Bett und eine Sitzecke. Rote Samtvorhänge. Ein Duftbaum der Sorte „New Car“.

An der Wand klebt ein Lkw-Bild, das ihm sein neunjähriger Sohn gemalt hat. Ein Foto zeigt seine dreijährige Tochter. Er sieht sie selten. „Durch die Fahrerei ist alles kaputtgegangen“, sagt Mülli.

Einer seiner Trucks war mit Airbrushes verziert. Hinten am Führerhaus prangte ein Gladiator mit Glatze und Ziegenbart. Der Gladiator reckte ein V8-Schild in die Höhe, das Zeichen für die Motorisierung. „Ein Gladiator kämpft, bis er stirbt“, sagt Mülli, 34, dessen Spitzname sich vom Familiennamen Müller ableitet. Er nahm sich ein Beispiel an seinen Vorfahren. Der Großvater fuhr Lkw, der Vater fuhr auch, und Mülli rüstete sein Fahrzeug sogar zu einer fahrenden Wohnung um. Als habe er geahnt, dass er sie brauchen würde.

Müllli hatte vor vier Jahren einen Unfall. Er war einen Moment nicht aufmerksam und knallte in einen Lkw. Sein Bauch riss, sein Kopf blutete, und der Truck war ein Totalschaden. Doch sein Chef hielt zu ihm, weil es wenige Fahrer gibt, die Freitagabend nach Hause kommen und bis zur Dämmerung die getrockneten Regentropfen vom Lack polieren. Mülli belohnte seinen Chef mit Fleiß. Manchmal kam er erst morgens um sechs Uhr vom Putzen und Schrauben nach Hause, stellte seiner Frau frische Semmeln auf den Frühstückstisch und schlief ein. Als er aufwachte, fragte sie: „Wozu habe ich einen Mann?“

Dann wurden die Dinge kompliziert. Mülli ging unterwegs fremd. Eine Zeit lang log er, doch dann gestand er, und seine Frau verstand. Sie warf ihn aus der Wohnung. Sogar Müllis Eltern wandten sich ab und schenkten ihm zum ersten Mal in seinem Leben nichts zu Weihnachten. Mülli trennte sich danach von seiner Affäre und von seinem alten Leben. Er verbrachte fast ein Jahr auf den wenigen Quadratmetern hinter seinem Fahrersitz, an den Wochenenden schlief er bei Freunden oder im Lkw. Er grübelte und begriff, dass einem Menschen 700 PS wichtiger sein können als eine Familie.

Ein Bild, das viele von Fernfahrern haben, entstand in den 1980er Jahren. Damals sendete die ARD „Auf Achse“ mit Manfred Krug. In der Serie erobern zwei Trucker in ihren Lkws die Welt und erleben Abenteuer. „Auf Achse“ spielt in einer Zeit, in der Reisen für die meisten Menschen noch etwas Besonderes war. Da gab es keine Handys, und ein Fahrer im Fernverkehr, der den Hof seiner Spedition verließ, war faktisch in die Freiheit verschwunden.

In den 90ern kam die Globalisierung und die Transportbranche wurde mies. Boyan aus Bulgarien berichtet von Fahrten,

Sofia, Bulgarien:  
Ivo und Rosen  
sehen ihren  
Vater selten.  
Nadya wartet  
oft Monate,  
bis Boyan mal  
nach Hause  
kommt

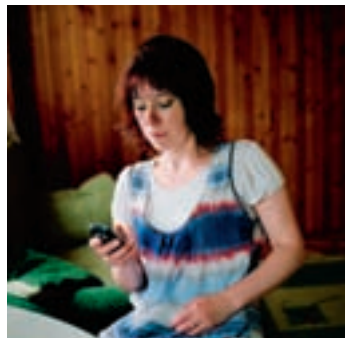


bei denen er auf Anweisung seines Chefs die 3000 Kilometer lange Strecke Sofia–Kempten–Sofia in fünf Tagen zurücklegte. Weil während solcher Fahrten mehr tödliche Verkehrsunfälle passieren, reagierte die Bundesregierung. Heute werden die vom Gesetz verordneten Lenk- und Ruhezeiten strenger kontrolliert als früher, und die Tachoscheiben aus Papier wurden von digitalen Tachometern abgelöst. Der Fahrer steckt eine Chipkarte in das Gerät, das aufzeichnet, ob er korrekt fährt. Er darf höchstens neun Stunden am Tag fahren und muss nach viereinhalb Stunden eine

weiter. Sie haben sich vom tristen Alltag der Fahrer entfernt.

Die Sonne heizt den Balkan bei Bozhurishte, nördlich von Sofia. Aber im Plattenbau ist es kühl. Boyan, 46, raucht zu Hause neben seiner Frau Nadya. Die beiden sitzen vor einer rot gestrichenen Wohnzimmerwand auf einem roten Ledersofa. „Boyan fehlte immer“, beginnt Nadya. Sie spricht mit langen Pausen.

„Seit unsere Jungs drei waren, war er nur weg. Kindergarten, Kinderkrankheiten, Schule, Ausbildung – ich war mit den Jungs immer allein“, sagt Nadya und



Pause machen. Die Kontrollen helfen den Fahrern und treiben den Disponenten Schweiß auf die Stirn. Immer mehr Firmen lassen sich Zulieferteile in dem Moment bringen, in dem sie eingebaut werden sollen. Um nicht zu spät zu kommen, bitten viele Disponenten ihre Fahrer, die Ruhezeit zu verkürzen. Die Strafe für den Verstoß auf der Chipkarte zahlt das Transportunternehmen.

Große Expeditionen wollen schon nicht mehr mitfiebern, ob ihre Lkws rechtzeitig aus dem Stau kommen. Sie wollen sich nicht die Entschuldigungen der Fahrer anhören, die abends an der Autobahn keinen Parkplatz finden, die Lenkzeit überschreiten und dann bestraft werden. Sie geben die Aufträge deshalb an Subunternehmer

inhalieren den Rauch der Zigarette. Die Tür geht auf, und Ivo, 22, und Rosen, 21, kommen aus ihrem gemeinsamen Zimmer. „Er war nie da, wenn man Hilfe oder Rat brauchte“, sagt Rosen, „das fehlt!“ Ivo sagt nichts. Er schaut in die andere Ecke des Sofas, auf seinen Vater Boyan. Ein Fremder. Ein moderner Lkw-Fahrer in Europa. Was Boyan lädt, wohin er es fährt, es macht für ihn keinen Unterschied. Er arbeitet im Maschinenraum der Globalisierung. Dort geschieht, was Karl Marx als Entfremdung bezeichnet: Der Mensch kann sich in den Ergebnissen seiner eigenen Arbeit nicht mehr wiederfinden. Er funktioniert.

Vor allem Fahrer aus Osteuropa machen die „Misttouren“ und sind wochenlang unterwegs. Sie verdienen mehr, weil sie aus





**Walcz in  
Polen: Michals  
Sohn spielt  
Fußball. Mar-  
zena simst die  
Ergebnisse –  
und bekommt  
Liebesgedichte  
zurück**

der Liebe zu ihren Frauen Sehnsucht werden lassen. An den Wochenenden stranden sie auf den Parkplätzen an den Autobahnen oder in Industriegebieten, weil zum Beispiel das deutsche Gesetz von Sonntagmorgen null Uhr bis Sonntagabend 22 Uhr das Fahren mit dem Lkw verbietet. Es gibt türkische Fahrer, die der Einsamkeit entkommen und sich per Funk auf bestimmten Autohöfen verabreden und Essen kochen. Es gibt russische Fahrer, die sich zusammen Wodka kaufen. Die meisten putzen ihr Führerhaus und rauchen. Viele trinken. Sie haben sich an die Einsamkeit gewöhnt, sagen sie. Manche bekommen Besuch von Frauen. Je nach Land fahren Prostituierte angeblich drei Tage für 50 Euro im Führerhaus mit. „In der Zeit kannst du mit der machen, was du willst“, sagt ein Fahrer.

**D**ie Verantwortlichen an den Raststätten und Autohöfen beobachten seit der Osterweiterung der EU eine Verarmung. Viele Fahrer sparen sich wegen der Gebühr die Dusche oder wegen des Umwegs die Behandlung eines eitrigen Zahns. Ein Fernfahrerseelsorger weiß von einem Slowenen, der eine Woche auf der Ladefläche seines Lkw campierte. Viele osteuropäische Fahrer werden nach gefahrenen Kilometern bezahlt. Der Chef des Slowenen fand keine Rückfuhr und ließ seinen Fahrer warten. Es kostete ihn nichts. In der Zwischenzeit ging dem Fahrer das Geld aus. Schließlich nahm ihn ein Polizist mit nach Hause. Er gab ihm Essen.

Michal aus Polen wacht auf dem polnischen Autohof in der Nähe von Schwedt auf und hievt sich von der Pritsche, Walde mar kocht Wasser auf dem Gaskocher. Nach dem Job in Holland hatte sich Michal bei einer Spedition in seiner Heimatstadt





Es ist noch weit  
bis nach Hause.  
Vor der Wind-  
schutzscheibe:  
polnische Auto-  
bahn. Und aus  
dem Seitenfenster:  
polnische Auto-  
bahnbaustelle...



Walcz beworben. Nun verdient er nur noch 700 Euro, sieht dafür aber seine Frau jedes Wochenende, weil ihn die Touren nur hin und wieder ins Ausland führen. Er ist jetzt gelassener, sagt Michal von sich und schlürft Instantkaffee.

**W**aldemar lässt den Motor an, und die beiden fahren über die Grenze zur Papierfabrik. Sie parken vor dem Tor

und zeigen einer Disponentin ihre Papiere. Zwei Stunden vergehen, dann fahren sie auf das Werksgelände, um eine halbe Stunde später herauszufahren. Waldemar schnaubt, als er aus seinem Truck klettert, um wieder an die Tür der Disponentin zu klopfen. Der Staplerfahrer in Ostrava hatte Altpapier geladen, das aus ganzen Zeitschriften gepresst war. Bestellt waren aber Schnipsel, und deshalb muss Ostrava nach Schwedt ein Einverständnis faxen, dass man mit einem geringeren Preis einverstanden sei. Aber in Ostrava ist Mittagspause. Dann ist in Schwedt Mittagspause. Michal und Waldemar warten sieben Stunden.

Die engen Zeitfenster für die Anlieferung der Waren erzeugen Druck auf die Fahrer, die rechtzeitig an der Laderampe sein müssen. Sie erzeugen Druck auf die Lagerleiter, die das Entladen organisieren. Viele geben den Stress weiter. „Die Fahrer sind Freiwild für manche Lagerleiter“, sagt ein Branchenkenner. „Bei einem bestimmten Discounter ist es übel. Wenn einer so frech ist, nach drei Stunden Warten zu fragen, wann er drankommt, dann lässt der Lagerleiter den absichtlich noch zwei Stunden stehen.“

Vor der Papierfabrik ist es nun Nachmittag, das Fax mit dem Okay aus Ostrava ist da. Michal und Waldemar erheben sich matt von den Pritschen, laden ab, fahren

zu einer Fabrik in der Nachbarschaft, wo sie jungfräuliche Papierrollen laden. Dann fahren sie hinein nach Polen, über kopfsteinerne Straßen durch Dörfer, die wirken, als hätte sie jemand aus hundert Jahre alten Fotos geschnitten. Um halb elf am Abend erreichen Michal und Waldemar ihre Heimatstadt Walcz. Michals Frau wartet schon seit zwei Uhr nachmittags auf ihn.

Sie lächelt bitter, wenn sie im Plattenbau über den Beruf ihres Mannes spricht. Sie tröstete die beiden Söhne, fünf und zehn Jahre, wenn sie ihren Vater vermissen. Sie verdient jeden Monat 300 Euro im Kulturamt und erklärte den Jungs immer, dass der Vater mehr Geld verdiene, weil er sich umherschicken lasse. Und er war ja nicht der Einzige. Vor ein paar Jahren noch feierten Michal und seine Frau Feste mit 30 Freunden. Wenn sie sich heute verabreden, sind sie höchstens noch zu sechst. Viele sind der Arbeit ins Ausland gefolgt, nach Schweden zum Beispiel. „Wir haben mehr Freunde in Schweden als in Walcz“, sagt Michal und sitzt nun tief in der Couch seines Wohnzimmers, im Arm seine Frau. Sie sucht im Handy eine SMS, die beweist, dass die Dinge schon schlechter waren. Sie liest aus einem von Michals Gedichten: „Ich fahre durch England, / ich fahre durch Holland, / ich fahre und fahre / und denk nur an dich. / Was mache ich hier?“

Boyan und sein Sohn Ivo sitzen an einem Baggersee nahe Sofia und schauen ihren Angeln zu. Boyan raucht, Ivo raucht noch nicht, aber vielleicht bald. Er hat etwas mit Touristik gelernt und keinen Job gefunden. Nun nimmt er Fahrstunden. Er will Lkw-Fahrer werden.

Boyan war früher Volleyballspieler bei ZSKA Sofia. Der Sport war seine Chance auf ein privilegiertes Leben, einmal war er Reservespieler der Nationalmannschaft. Doch dann kam diese Verletzung. Boyan

stand gerade auf dem Feld, als ein Schmerz im Knie ihn umfallen und ohnmächtig werden ließ. Die Ärzte sprachen von einem „weichen Knorpel“. Als Boyan fragte, ob er wieder spielen könne, schüttelten sie den Kopf.

Also wurde er Fahrer.

Nadya war 17 und Friseurin, als sie Boyan heiratete. „Ich musste ihn heiraten“, sagt sie. „Bevor ihn eine andere bekam.“ Sie lächelt. „Als ich in der Spedition in Wien anfang“, sagt Boyan, „war es Herbst. Die neuen Kollegen fragten mich, wie lange ich am Stück arbeiten würde? Ich sagte: ‚Bis Neujahr.‘ – ‚Ui‘, sagten sie dann: ‚Macht das deine Frau mit?‘ Ich sagte: ‚Ja.‘ Sie sagten: ‚Das glauben wir nicht.‘“ Boyan raucht. „Sie hat bisher auf mich gewartet, und ich glaube, sie wird weiter warten“, sagt er. Es klingt wie eine Beschwörung.

„Die meisten Ehen gehen irgendwann auseinander“, sagt sie.

„Vielleicht sind wir eine Ausnahme, weil wir Kompromisse machen“, sagt er.

„Die machen wir für die Kinder“, sagt Nadya.

Anfang der Neunziger überlegte Boyan, ob sie in den Westen flüchten sollten, doch wegen der Kinder verzichteten sie. Kurz nach dem Fall des Eisernen Vorhangs fuhr er zum ersten Mal für eine Spedition ins westliche Europa. Er sah den Eiffelturm. Er lernte kochen. Von den türkischen Fahrern bekam er den Tipp, Auberginen zu panieren und zu braten. „Seitdem esse ich sehr gern Auberginen“, sagt er. Er blickt heute anders auf seine Heimat. Er möchte auswandern. Nadya mag keine Auberginen.

Haben sie jemals daran gedacht, sich zu trennen?

Nadya schaut aus dem Fenster. „Nein“, sagt Boyan. Nadya schaut ihm in die Augen, dann sagt Boyan: „Wir sind doch schon getrennt.“