

Vierzig Stunden ist nur die Lenkzeit, so heißt die Zeit, wo der LKW bewegt wird. Die Zeit, wo er be- oder entladen wird und dann noch die Zeit, wo der Fahrer auf Be- und Entladung wartet, kommt dazu. Beides ist erheblich. Und dann kommen natürlich noch die gesetzlich vorgeschriebenen Fahrtunterbrechungen, sprich Pausen hinzu, die der der Bordcomputer über Lichtsignale im Display und immer heftigeres Gepiepse anmahnt. Am Ende dauerte Francois' Arbeitstag regelmäßig vierzehn bis sechzehn Stunden. Die gesetzlich erlaubte Schichtzeit beträgt fünfzehn Stunden und diese Stunden werden auch erreicht, oft sogar überschritten. Fünf Tage die Woche. Je nach Tour manchmal auch sechs Tage die Woche. Und ein solcher langer Arbeitstag endet an unwirtlichen Übernachtungsplätzen, die nur bedingt eine Erholung zulassen. (...)

Um den Arbeitsrhythmus anschaulich zu machen: Wenn Francois um 20 Uhr abends irgendwo auf einem Rastplatz oder Autohof ankommt, sind andere Leute schon zwei Stunden zuhause und schalten jetzt gerade den Fernseher an, um sich einen gemütlichen Feierabend zu machen. Für ihn geht es aber um fünf Uhr morgens schon wieder weiter. Er stellt seinen Handy-Alarm auf 4:30h. Um diese Zeit liegt Otto Normalverbraucher noch im Tiefschlaf im Bett. (...)

Ich fand es sehr skurril, dass einerseits per digitaler Technik die Einhaltung der maximalen Lenkzeit und der minimalen Pausenzeit auf die Minute genau überwacht und eingefordert wird und andererseits die zeitaufwändigen anderen Phasen des LKW-Alltags nicht wirklich dazugerechnet werden, nur weil dann der Motor nicht läuft. (...) Der Bordcomputer zeichnet automatisch auf: „LKW hat gestanden“. Auf Anweisung von oben gibt Francois bei „Tätigkeit“ grundsätzlich ein „Pause“ statt „Arbeitszeit“, auch wenn er beim Ein- und Ausladen nicht einmal die Zeit gehabt hätte, zwischendurch von einem imaginären Pausenbrot abzubeißen. Einmal war ich dabei, wie sich der Chef via Handy aufregte, weil tatsächlich eine richtige Pause nötig wurde. Wir waren fertig mit Ausladen, mussten aber den Sattelzug vom Hof rangieren, um einem anderen LKW Platz zu machen. Sobald unser Fahrzeug bewegt wurde, galt die fast vollendete Pausenzeit nicht mehr als Pause und der unerbittliche Bordcomputer forderte erneut 45 Minuten zusammenhängende Standzeit ein. Und zwar innerhalb der nächsten 15 Minuten. Der Chef war sauer, Francois war frustriert und brachte von seiner jetzt wirklich erhofften Brotzeit keinen Krümel herunter. Für mich war es dieser „Zwischenfall“ die einzige echte Pause, die ich je miterlebte auf meinen Mitfahrten. (...)

Er ließ sich schon von der gnadenlos genauen Aufzeichnerie seines Tachos, aber auch von seinem eigenen Pflichtdenken so weit bringen, dass er seine Blase darauf trainiert hatte, mindestens vier Stunden Fahrerei durchzuhalten, um nur ja keine Pinkelpause machen zu müssen und hierfür „wertvolle Arbeitszeit zu verschwenden“, wie er sagte. Was ein stundenlanger Urinstau mit Pferden macht, weiß ich ja seit meinem Gespräch mit dem Pferdespediteur. Dass das für Menschen auch nicht gesund sein kann, ist wohl anzunehmen. Und ich? Da meine Blase so schnell nicht auf vier Stunden Lenkzeit am Stück zu trainieren war, mussten wir leider bei meinen Mitfahrten etwa alle zwei, drei Stunden anhalten. Francois blieb bei diesen Zwangspausen, die er widerwillig und erst im letzten Moment einlegte, mit grimmiger Miene im LKW sitzen und ließ den Motor laufen. So sah der Stillstand für den Bordcomputer nach einem Stau aus und er musste sich beim Auslesen der Fahrerkarte nicht rechtfertigen.