

TÜV-Symposium:

Kraftfahrer sind Mangelware

Vor Jahren nannte man sie „Könige der Landstraße“. Wer einen Lastzug im Fernverkehr fuhr, genoss hohes Ansehen. Die Zeiten haben sich geändert, heute hat die Branche Nachwuchssorgen. Ein Symposium am Rande des Truck-Grand-Prix, das der TÜV Rheinland und der ADAC Mittelrhein veranstalteten, ging dem Fahrermangel auf den Grund.



FOTOS: GENERAL

Draußen dröhnten die Motoren der Renn-Trucks und im Veranstaltungssaal des Dorint-Hotels am Nürburgring diskutierten etwa 100 Teilnehmer mit Referenten aus Politik, von Behörden und aus Speditionen. Dabei rückte der aktuelle Fahrermangel in den Fokus. Die Situation bei Spediteuren und Logistikunternehmen spitzt sich dramatisch zu. Das belegt eine aktuelle, repräsentative Studie des TÜV Rheinland über Berufskraftfahrermangel in Deutschland. Erste Ergebnisse wurden vorgestellt. So stellt die Gewinnung von geeignetem Fahrpersonal die Branche vor immer größere Probleme. Die überwiegende Mehrheit der Befragten gibt an, dass es im Verlauf der letzten Jahre bedeutend schwieriger geworden ist, geeignete Fahrer zu gewinnen und vor allem zu halten.

Insbesondere mittlere und große Betriebe müssen immer häufiger einen Teil ihrer Flotte auf dem Hof stehen lassen, weil der Mann auf dem „Bock“ fehlt. Welche praxis- und zeitnahen Lösungsansätze scheinen realistisch? Das Wichtigste sind bessere Arbeitsbedingungen und höhere Bezahlung für die Trucker. Auch ein verbessertes soziales Umfeld, familien- und persönlichkeitsgerechte Dienstpläne, gut ausgestattete Fahrzeuge und nicht zuletzt ein fairer Umgang innerhalb der Firma sind gute



Innenminister Roger Lewentz ist auch für den Nürburgring zuständig.

FOTO: RIDDER

Voraussetzungen, um qualifizierte Fahrer langfristig an das eigene Unternehmen zu binden. So lauteten einige der Lösungsansätze aus der aktuellen TÜV Rheinland-Studie.

Roger Lewentz, Innenminister des Landes Rheinland-Pfalz, nannte konkrete Zahlen: „Von den 780.000 sozialversicherungspflichtig beschäftigten Berufskraftfahrern werden in den nächsten 10 bis 15 Jahren rund ein Drittel in den Ruhestand gehen. Die Zahl der Neueinsteiger reicht heute schon nicht, um die ausscheidenden Kraftfahrer zu ersetzen.“ Die Gütermobilität sei eine zentrale Grundlage unseres Wohlstandes. Deshalb sei es nötig, um Akzeptanz bei der Bevölkerung zu werben. „Wer frisches Obst aus aller Welt und zu jeder Jahreszeit, wer ein breites Angebot von Lebensmitteln in seinem Supermarkt immer und überall erwartet, darf sich nicht über zu viele Lastkraftwagen auf der Straße beklagen.“

Die neue EU-Berufskraftfahrer-Qualifikation werde zu einer Aufwertung des Berufsbildes führen, hofft der Minister. Die so geschulten Fahrer werden auch das Image des Berufskraftfahrers verändern – vom „König der Straße“ hin zu serviceorientierten Mitarbeitern.

Die TÜV Rheinland-Studie kritisierte allerdings auch, dass sich nur knapp 30 Prozent der Betriebe selbst an Förderprogrammen für Berufskraftfahrer beteiligen oder Ausbildungsmöglichkeiten anbieten. TÜV Rheinland-Vorstand Prof. Dr.-Ing. Jürgen Brauckmann forderte zudem alle Beteiligten – Unternehmen, Verbände und Politik – dazu auf, die Sicherheit auf deutschen Straßen nicht zu vernachlässigen. „Verantwortlich für die Verkehrssicherheit ist und bleibt der Mensch.“ Deshalb sei eine gute Berufskraftfahrerausbildung so wichtig. ///

Klaus Ridder



Werkstattfeeling im Fahrerlager hinter den Boxen... Interview mit Truck Racer **Heinz-Werner Lenz**.

Begegnungen

Wie fühlt man sich, wenn man nach vielen Jahren der Abstinenz wieder einmal ein Truck Rennwochenende besucht. Joachim General, seit 15 Jahren aus dem „Geschäft“, hat es ausprobiert.

Ohne anderen Rennstrecken zu nahe treten zu wollen, das Rennwochenende auf dem Nürburgring ist seit 1986 unangefochten die Nummer 1. Dies gilt sowohl für die Zahl der Zuschauer als auch für das Rahmenprogramm sowie die Teilnehmerzahl. Der Nürburgring ist allerdings nicht mehr wiederzuerkennen. Aber hat sich das Truck Rennen oder „Truck Race“ so verändert?

Ich habe mich durch das „Alte Fahrerlager“ dem „neuen Nürburgring“ genähert. Zuerst war alles vertraut. Sogar die englische Presse war mit einem alten Bekannten, Jonathan Reeves, wieder da. Die englischen Teams sind ebenfalls als Enthusiasten der Szene immer noch gut vertreten. Einige fehlen jedoch. Ich denke da z.B. an „Kent Commercial“. Sie waren „very special“! Daneben machen die französischen, spanischen und tschechischen Teams den Nürburgring international, wie ihre Fahrer aus ganz Europa.

Die deutschen Teams werden jetzt durch neue Repräsentanten aufgemischt, oder doch nicht? Es war ein Wiedersehen wie zu alten

Zeiten ... Markus Oestreich, Ludovic Faure, Heinz-Werner Lenz, Gerd Körber, Ellen Lohr, Frankie Vojtisek u.a. Ebenso die begleitende Presse. Sie hat sich nur unwesentlich verändert... alle Fachmedien waren vertreten sowie ihre Vertreter wie Werner Bicker, Richard Kienberger, Paul Göttl, Bert Brandenburg, Markus Bauer und viele andere.

Auch die Industrie hat den Rennplatz nicht verlassen. Ganz im Gegenteil nutzt sie das Wochenende zur Präsentation ihrer Produkte rund um das Nutzfahrzeug und macht sich bei ihren Chauffeuren beliebt mit freien Getränken und Werbegeschenken. Gerade hier findet man immer wieder Personen, die vom Truck Rennen nicht lassen können. Exemplarisch sei nur die Familie Hauser genannt. Selbst die FIA und ihre Vertreter und Helfer sind seit den neunziger Jahren unverändert im Dienste des Truck Rennens, z.B. Tony Iddon.

Hat sich denn gar nichts geändert? Doch! Das Reglement ist völlig umgestellt. Die Unterstützung der Lkw-Hersteller für die Teams hat sich gewandelt. Die Industrie ist nicht mehr

so „rennverliebt“. Man mag es bedauern oder beklagen, aber die Budgets wurden schon 2000/2002 sehr stark gekürzt. Auch bekamen Zweifler im Marketing die Oberhand, die die Sinnhaftigkeit von Truck Rennen in Frage stellten. Auf dem Nürburgring zeigt sich die jetzt vorherrschende Zielrichtung: Nutze vorhandene Events mit viel Publikum, aber investiere nicht in das Renngeschehen – „Messe mit Schaulaufen“. Ich bezweifle, dass sich alle Firmen herausstellen können, wenn sie nicht am Fahrzeug präsent sind. Die Chauffeure merken das!

Doch wie war das Gefühl, wieder Rennluft zu schnuppern? Ich habe Appetit bekommen, mehr präsent zu sein. Schließlich war ich 12 Jahre mittendrin. Aber ohne eine spezifische Aufgabe ist man nur Besucher 1. Klasse. Ich werde sehen, wie es weitergeht. Wie ich gesehen habe, fehlt es nicht an Aufgaben, z.B. im Bereich der Kommunikation zwischen allen Beteiligten. Bis auf bald... ///

Joachim General

Rennfahrerlegende Jacky Ickx

FOTO: KLAUS RIDDER



Der heute 67-Jährige Jacky Ickx neben dem Buchcover, das ihn als jungen Rennfahrer zeigt.

„I am Jacky“ so werde ich von der Rennfahrerlegende Jaques Bernhard Ickx im Hamburger Prototyp-Museum zum Pressegespräch begrüßt. Mit sanfter Stimme philosophiert Jacky über sein erfolgreiches und glückliches Leben – aber auch die Schattenseiten des Rennfahrdaseins der Jahre ab 1960 werden nicht ausgelassen. Er selbst gehört zu den erfolgreichsten Rennfahrern aller Zeiten: Zwei Formel-1-Vizeweltmeistertitel, acht Grand-Prix-Siege, sechs Siege bei den 24 Stunden von Le Mans, zwei Langstreckenweltmeistertitel und vieles mehr stehen auf seinem Konto.

Das Pressegespräch, in dem sein Buch „Jacky Ickx“ vorgestellt wird, verläuft in einer fast schon familiären Atmosphäre. Auch meine Autogrammwünsche auf alten Aufnahmen werden erfüllt und in das Buch bekomme ich eine Widmung mit einem Smiley. Zur Abendveranstaltung kommt auch Schwager Dieter Lischitzki dazu. Er erinnert sich noch an den Großen Preis von Deutschland 1967. Auch Jacky kann sich an dieses bemerkenswerte Rennen auf der legendären Nordschleife erinnern. Mit einem F2-Matra hatte er hinter Jim Clark und Denis Hulme im Training die drittschnellste Zeit gefahren – eine Sensation. Im Rennen musste er aber aus formalen Gründen hinter den F1-Boliden starten. Er kämpfte sich durch bis auf den 4. Platz, fällt aber leider in der vorletzten Runde wegen eines Schadens an der Radaufhängung aus.

Das Buch von Pierre Van Vliet ist schon eine bemerkenswerte, von Jacky Ickx autorisierte Biografie – nicht so das Übliche „von der Geburt bis zur Bucherscheinung“. Es werden besondere Ereignisse in dem 30jährigen Rennfahrerleben herausgestellt. Für Jemanden, der die Ära Ickx miterlebt hat, ist es eigentlich ein „Muss“, das Buch zu kaufen und den Menschen und Rennfahrer Jacky Ickx nochmals Revue passieren zu lassen. Es lohnt sich! //

Klaus Ridder

Pierre Van Vliet: „Jacky Ickx“.

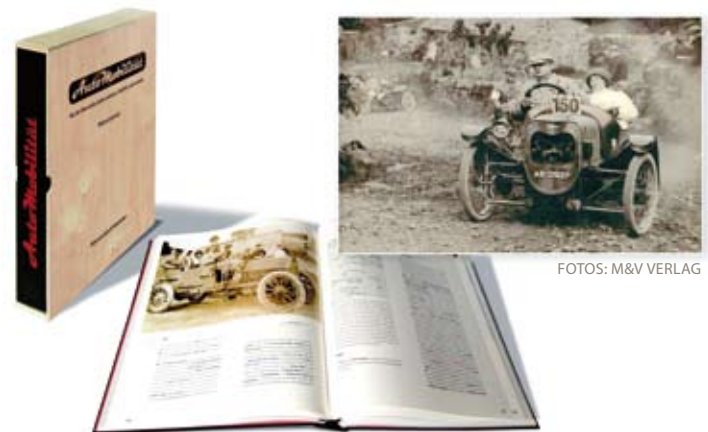
Die autorisierte Biografie; 240 Seiten,
61 Farbfotos, 91 S/W-Fotos, 39,90 Euro
ISBN 978-3-7688-3508-4

Wie der Mensch das Laufen verlernte

Der Titel ist banal, der Untertitel ist sperrig aber vielversprechend: Eine Zeitreise durch eine halbe Million Jahre – das macht was her. Das Werk, das dazu als Vehikel dienen soll, kommt entsprechend gewichtig daher: Großformat, 504 Seiten, 3.514 Gramm, Leineneinband, im Holzschuber. Da hat man sich sichtlich Mühe gemacht, das geballte Wissen auch eindrucksvoll zu verpacken.

Doch die Ernüchterung folgt umgehend. Die ersten 500.000 Jahre nehmen gerade mal vier Seiten ein (ist's Zufall, Absicht oder schlicht ein Druckfehler, dass im entsprechenden Kolumnentitel nur 50.000 – 6700 v. Chr. steht?), dann folgen auf den nächsten 400 Seiten Fakten, Fakten, Fakten – als hätte der Autor Roland Löwisch einst beim „Focus“ und nicht beim „Stern“ gedient. Was da fein säuberlich aufgelistet und nach Ländern geordnet ist, ist zwar informativ, doch bleibt es weit hinter dem im Vorwort genannten Anspruch zurück, den langen Weg des Automobils von seinen allerersten Anfängen und Vorarbeiten bis heute auch in seiner gesellschaftlichen Auswirkung aufzuzeigen.

Natürlich finden sich in der Fleißarbeit unzählige nicht gerade landläufig bekannte Details und manche Kuriosa über das Auto und seine diversen Vorläufer; auch die umfangreichen Firmen-, Marken- und Personenregister sind nützlich. Aber die im Untertitel versprochene Klä-



FOTOS: M&V VERLAG

rung, wie der Mensch das Laufen verlernte, bleibt leider aus. Als überaus umfängliche Chronik mit zahlreichen Verästelungen in die wirtschaftspolitische und gesellschaftliche Bedeutung des Automobils, und vor allem dank seiner übersichtlichen Rubrizierung nach Ländern ist es dennoch ein nützliches Werk, das freilich mehr als Ideengeber taugt als dass es zur gezielten Recherche nutzbar ist. ///

Franz-Peter Strohbücker

Roland Löwisch: Auto-Mobilität – Wie der Mensch das Laufen verlernte. 500.000 v. Chr. bis heute.

504 Seiten, 149 Euro, ISBN: 978-3-942153-04-1