



Psychologische Wirkungs- und Akzeptanzanalyse zum Thema 'Abstand halten' bei LKW-Fahrern

Ergebnisse

im Mai 2002

Gliederung

- 1. Einleitung**
- 2. Wirkungsfeld LKW-Fahren**
- 3. Abstand halten**
- 4. Anforderungen an geeignete Maßnahmen**
- 5. Fazit und Empfehlungen**

1. Einleitung

2. Wirkungsfeld LKW-Fahren

3. Abstand halten

4. Anforderungen an geeignete Maßnahmen

5. Fazit und Empfehlungen

1. Einleitung

Hintergrund der Untersuchung

Neben der hohen Verkehrsdichte und zu schnellem Fahren ist ein **zu geringer Mindestabstand** zum Vordermann einer der **Hauptfaktoren**, die zu **Auffahrunfällen** von **LKW-Fahrern** führen.

1. Einleitung

Hintergrund der Untersuchung

Auf Autobahnen sind LKW mit über 3,5 Tonnen zulässigem Gesamtgewicht verpflichtet, ab einer Geschwindigkeit von 50 km/h einen **Mindestabstand von 50 Metern** einzuhalten!

Die auf den Autobahnen - jeweils in regelmäßigen Abständen von 50 Metern - aufgestellten Leitpfosten bieten eine gute Hilfe zur Abstandskontrolle.

Generell sollte der Abstand zum Vorausfahrenden so groß sein, dass der Folgende noch anhalten kann, wenn der Vorausfahrende plötzlich abbremst.

1. Einleitung

Hintergrund der Untersuchung

Außerhalb geschlossener Ortschaften ist auf Straßen mit nur einem Fahrstreifen für jede Fahrtrichtung ständig ein **so großer Abstand zu halten, dass ein überholendes Fahrzeug** einscheren kann.

Trotz dieser klaren gesetzlichen Regelungen wird der erforderliche Mindestabstand von vielen LKW-Fahrern **nicht** eingehalten.

In dieser tiefenpsychologischen Grundlagenstudie wurden daher die eigentlichen Gründe analysiert, warum die LKW-Fahrer den vorgesehenen Abstand zum Vordermann nicht einhalten.

1. Einleitung

Ziele der Untersuchung

Übergeordnetes Ziel dieser Studie war die **Entwicklung von wirksamen Präventions- bzw. Kommunikations-Maßnahmen** durch den DVR und die Berufsgenossenschaft für Fahrzeughaltungen (BGF).

Durch diese psychologische Grundlagenstudie wurde eine strategische Planungs- und Bewertungsgrundlage geschaffen, um eine **zielgruppen- und problemadäquate Ansprache** sicher zu stellen.

1. Einleitung

Ziele der Untersuchung

Zentral war dabei die **Frage nach dem ‚Warum nicht?‘:**

- Was motiviert zum unadäquaten Abstand-Verhalten im Berufsverkehr?
- Welche tieferen Beweggründe sind für die Nichteinhaltung des vorgesehenen Abstands verantwortlich?

1. Einleitung

Ziele der Untersuchung

Im Rahmen dieser Studie wurden die zentralen Motive und Widerstände sowie wirksame **Ansatzpunkte für kommunikative Maßnahmen identifiziert.**

Die geplanten **kommunikativen Maßnahmen** sollen **eine produktive Auseinandersetzung** mit dem Thema ‚Abstand-Halten‘ bewirken und den Betroffenen **alltagstaugliche Handlungsalternativen** aufzeigen.

1. Einleitung

Ziele der Untersuchung

Das Hauptziel der Untersuchung war die **Bereitstellung einer Bewertungsgrundlage**, die es ermöglicht, künftige Präventions- und Kommunikationsmaßnahmen zum Thema ‚Abstand halten‘ so zu gestalten, dass sie optimal auf die Probleme und Motive der Betroffenen abgestimmt sind.

1. Einleitung

Aufbau der Untersuchung

Die Ziele der Untersuchung wurden anhand folgender **Themenkomplexe** beantwortet:

1. Auswirkungen des Selbstverständnisses und des Arbeitsumfeldes der LKW-Fahrer auf das Abstandhalten
2. Motive und Widerstände des Abstandhaltens
3. Anforderungen an die Kommunikation und Ideengenerierung zu konkreten Maßnahmen

1. Einleitung

Stichprobe und Quotierung

Es wurden **30 LKW-Fahrer (Berufskraftfahrer)** mittels psychologischer Tiefeninterviews (Dauer 2 Std.) befragt.

Fahrzeuggröße:

- alle Probanden führen Fahrzeuge mit einem zulässigen Gesamtgewicht von mindestens 12 Tonnen
- (zur Erläuterung: Auslieferungsfahrten - z.B. Paketzustellung, innerstädtische Kurzstrecken - werden in aller Regel mit kleineren Fahrzeugen bewältigt und fallen daher aus der Stichprobe heraus)

1. Einleitung

Stichprobe und Quotierung

Fahrtstrecken:

- 50% vorwiegend im **Fernverkehr**
(Fahrten über mehrere Tage hinweg)
- 50% vorwiegend im **Nahverkehr**
(Tages-Fahrten ohne Übernachtung)

Arbeitsumfeld:

- ca. 1/3 bis 2/3 LKW-Fahrer im **Speditionsverkehr**
(Mitarbeiter/Fahrer für Speditionen)
- ca. 1/3 bis 2/3 LKW-Fahrer im **Werksverkehr**
(Produktionsbetriebe mit eigenem Fuhrpark)

Befragungsorte:

Ruhrgebiet, Dresden, Köln

1. Einleitung

Forschungskonzept und Methode

Die Untersuchung folgte dem Konzept der morphologischen Markt- und Medienpsychologie.

Das mitwirkende Team bestand aus Psychologen, die in der Durchführung psychologischer Tiefeninterviews geschult sind und schon an Vorgängerstudien für den DVR teilgenommen haben.

1. Einleitung

2. Wirkungsfeld LKW-Fahren

3. Abstand halten

4. Anforderungen an geeignete Maßnahmen

5. Fazit und Empfehlungen

2. Wirkungsfeld LKW-Fahren

Dynamik der Interviews

Die Interviews waren von Stimmungs-Umschwüngen gekennzeichnet.

Aus den selbstbewussten ‚Königen der Straße‘ wurde nicht selten ein ‚Häufchen Elend‘. Es zeigten sich folgende Wendungen in Selbstdarstellung und -wahrnehmung:

Lockerer, unabhängiger Vagabund	➔	anhänglicher Mensch
Aktiver, selbstbestimmter Macher	➔	passiver ‚Untertan‘

2. Wirkungsfeld LKW-Fahren

Dynamik der Interviews

Lockerer, unabhängiger Vagabund → **anhänglicher Mensch**

Die Fahrer entfalten lustvoll ein **Bild vom freien Leben**: durch fremde Länder reisen, an nichts und niemanden gebunden sein, Verhaltensformen und -normen umgehen können.

Ihre lockere bis ungepflegte Erscheinung versinnbildlicht dieses Frei-Sein von äußeren Zwängen.

Dem stehen intensive **Bindungswünsche** gegenüber, die sich auch im Interview zeigen: Man will nicht gehen.

2. Wirkungsfeld LKW-Fahren

Dynamik der Interviews

Aktiver, selbstbestimmter Macher → **passiver
,Untertan‘**

Die Fahrer beeindruckt mit vielfältigen Möglichkeiten, an ihrem Fahrzeug ‚was zu drehen‘ und Einfluss auf andere LKWs und vor allem auf PKWs ausüben zu können.

Diese **Selbstdarstellung** als aktiver Macher kippt aber schnell um in Klagen über **Ausgeliefert-Sein** an Chefs und Gesetze.

Auch die ‚freie‘ Wahl des Traum-Berufs LKW-Fahrer entpuppt sich oft als letzte Möglichkeit vor der Arbeitslosigkeit.

2. Wirkungsfeld LKW-Fahren

Die Fahrverfassung und ihre Bedingungen

Die Dynamik der Interviews offenbart, dass die LKW-Fahrer ein eher labiles Verhältnis zu der Realität haben. Die LKW-Fahrer sind sogar ausgesprochene **Träumer**:

- Die Berufswahl ist oft ein Kindheitstraum,
- LKW-Fahren versprach traumhafte Unabhängigkeit und Erfahrungen,
- der Alltag wird mit traumhaften Beschönigungen bewältigt,
- die harte Realität wird mit Zukunftsträumen gemildert.

2. Wirkungsfeld LKW-Fahren

Die Fahrverfassung und ihre Bedingungen



2. Wirkungsfeld LKW-Fahren

Die Fahrverfassung und ihre Bedingungen

„Das war ja so ein Kindheitstraum.“

„Ich fahre für Kinder. Ich habe Kinder gern und tue was für die Gesellschaft.“

(fährt nachts Milch zu Schulen, sieht dabei nie ein Kind)

„Wenn ich fertig bin, baue ich mir vielleicht ein Haus im Süden.“

2. Wirkungsfeld LKW-Fahren

Die Fahrverfassung und ihre Bedingungen

Die LKW-Fahrer wollten sich mit ihrem Beruf einen **Naturschutzpark für ihre Träume** schaffen:

Der LKW und die einsamen Fahrten ermöglichen eine **hermetisch abgeschlossene Traum-Welt**, aus der alles Störende ausgeschlossen werden kann.

Das gilt vor allem für **Ferntransporte**, da man dort viele Stunden unterwegs ist und das ganze Leben - Tag und Nacht - auf den LKW reduziert ist.

Nahverkehr schafft nur stückweise Traumgelegenheiten und -verfassungen.

2. Wirkungsfeld LKW-Fahren

Die Fahrverfassung und ihre Bedingungen

Die LKW-Fahrer haben großes Interesse daran, sich ‚in (Tag-)Träumen zu wiegen‘, denn nur im Traum

- sind sie ‚König der Straße‘,
- bereisen sie fremde Länder (und nicht nur Autobahnen),
- erfahren sie sich als freier Mensch (ohne Zwang).

Vor diesem Hintergrund wird verständlich, warum alle LKW-Fahrer eine bestimmte Fahr-Verfassung als ihr **Ideal** schildern:

Glattes Durchkommen.

2. Wirkungsfeld LKW-Fahren

Die Fahrverfassung und ihre Bedingungen

Nur ein glattes, völlig unbehindertes Fahren ermöglicht ein Versinken in Träumen.

In der Verfassung ‚Glattes Durchkommen‘ entsteht eine **Einheit** von LKW und Fahrer. Die Trennung in Fahrer, der aktiv seinen LKW steuert, und machtvolle Maschine, die einen Steuermann benötigt, ist aufgehoben.

„Ich weiß nicht, wer fährt, aber es fährt.“

2. Wirkungsfeld LKW-Fahren

Die Fahrverfassung und ihre Bedingungen

Beim glatten Durchkommen breitet sich eine **Eigen-Welt** aus, die ‚frei‘ von den Nöten und Zwängen des Verkehrs und der Arbeitsbedingungen ist.

„Dann koche ich mir Kaffee, hole eine Zeitschrift oder gucke auch schon mal fern. Da mach` ich`s mir gemütlich.“

2. Wirkungsfeld LKW-Fahren

Die Fahrverfassung und ihre Bedingungen

Die Verfassung ‚Glattes Durchkommen‘ existiert in **zwei verschiedenen Ausprägungen**:

- **als aktive Riesen-Fahrt,**
- **als passive Kolonnen-Fahrt.**

2. Wirkungsfeld LKW-Fahren

Die Fahrverfassung und ihre Bedingungen

Aktive Riesen-Fahrt

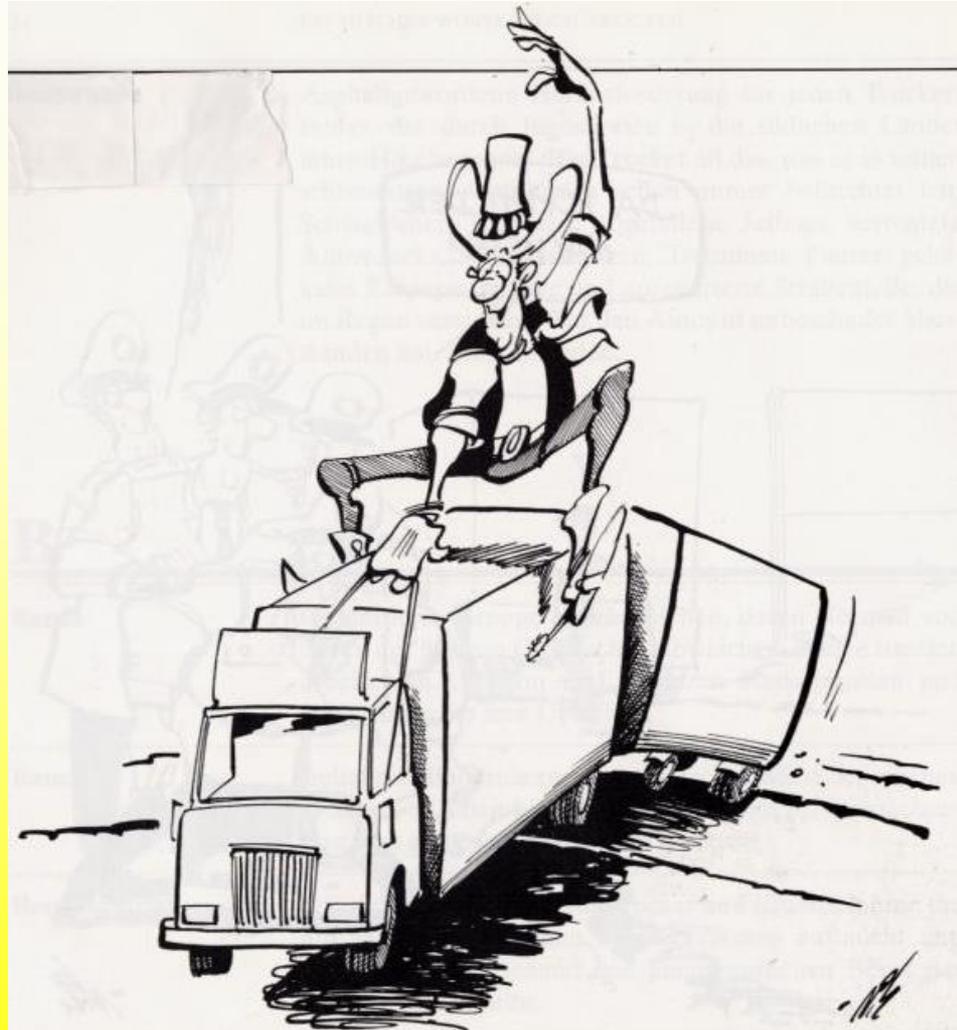
Bei dieser Verfassungs-Ausprägung geht die Potenz des LKWs auf den Fahrer über, der sich - wie ein Riese -

- **überschätzt,**
- sich jeder Situation gewachsen fühlt.

Die Verfassung hat **Rausch-Qualitäten.**

2. Wirkungsfeld LKW-Fahren

Die Fahrverfassung und ihre Bedingungen



2. Wirkungsfeld LKW-Fahren

Die Fahrverfassung und ihre Bedingungen

Aktive Riesen-Fahrt (ff.)

Der Fahrer hat das Gefühl totaler **Selbst-Bestimmung** durch:

- schwungvolles Fahren,
- zügige und gekonnte Überholmanöver,
- Einhalten von Terminen,
- Ankommen ‚auf den Punkt‘ (Erster an der Laderampe),
- Durchrauschen mit Höchstgeschwindigkeit (88km/h)

Extremste Ausprägung dieser Selbst-Überschätzung ist das ‚Elefantenrennen‘.

2. Wirkungsfeld LKW-Fahren

Die Fahrverfassung und ihre Bedingungen

Aktive Riesen-Fahrt (ff.)

„Wenn der Wagen leer ist, kann ich fast 120 fahren, darf ich nicht, aber dann kann ich doch an den Langsamen vorbeiziehen und schön am Limit fahren.“

„Ich bin konzentriert wie ein Rennfahrer.“

„Natürlich ist das gefährlich, aber ich hab` das im Griff.“

„Ich rechne ja mit der Dummheit der anderen.“

2. Wirkungsfeld LKW-Fahren

Die Fahrverfassung und ihre Bedingungen

Passive Kolonnen-Fahrt

Die Kolonnen-Fahrt entsteht durch

- hohes Verkehrsaufkommen,
- Geschwindigkeitsbegrenzungen,
- Überholverbot,
- langsamere LKWs,
- Staus.

In der Kolonne tritt der Fahrer die aktive Verkehrs- und LKW-Kontrolle ab an

- seinen LKW,
- den Kolonnen-Führer (der niemand sein möchte).

2. Wirkungsfeld LKW-Fahren

Die Fahrverfassung und ihre Bedingungen

Passive Kolonnen-Fahrt (ff.)

In der Kolonne erscheinen die Fahrer ergeben, fatalistisch, passiv:

- Man hat das Gefühl, **gefahren zu werden**.
- Man **unterschätzt** seine Rolle beim Fahren.
- Man **vertraut** auf die technische Ausstattung der LKWs und den Kolonnen-Führer.
- Man **verlässt** sich auf den Tempomat als Regulativ.
- Man hat **keine Verantwortung** mehr für die Einhaltung der Termine.

2. Wirkungsfeld LKW-Fahren

Die Fahrverfassung und ihre Bedingungen

Passive Kolonnen-Fahrt (ff.)

„Ich würde nie den linken Fuß hoch legen, wenn ich nicht merken würde, dass ich das Ding auch mit einer Hand fahren kann.“

(40-Tonner wird einhändig und einfüßig gefahren)

„Was soll ich machen? Dann muss ich eben langsam fahren, dann bin ich eben nicht pünktlich. Daran kann ich nichts ändern. Das muss mein Chef dann einsehen.“

2. Wirkungsfeld LKW-Fahren

Die Fahrverfassung und ihre Bedingungen

Passive Kolonnen-Fahrt (ff.)

Aus der aktiven Perspektive ist die Kolonne eine schreckliche Einschränkung.

Ist man jedoch ein Mal in die Kolonne eingeschwenkt, bietet sie **Geborgenheit** in einer vertrauten **Gemeinschaft**:

- Man ist auf ‚Tuchföhlung‘ mit anderen LKWs,
- man fährt einheitlich rhythmisiert im gleichen Tempo (88 km/h),
- man ist über CB-Funk verkabelt,
- man spricht in einer eigenen ‚Sprache‘ von Hand- und Licht-Zeichen miteinander.

2. Wirkungsfeld LKW-Fahren

Die Fahrverfassung und ihre Bedingungen

Passive Kolonnen-Fahrt (ff.)

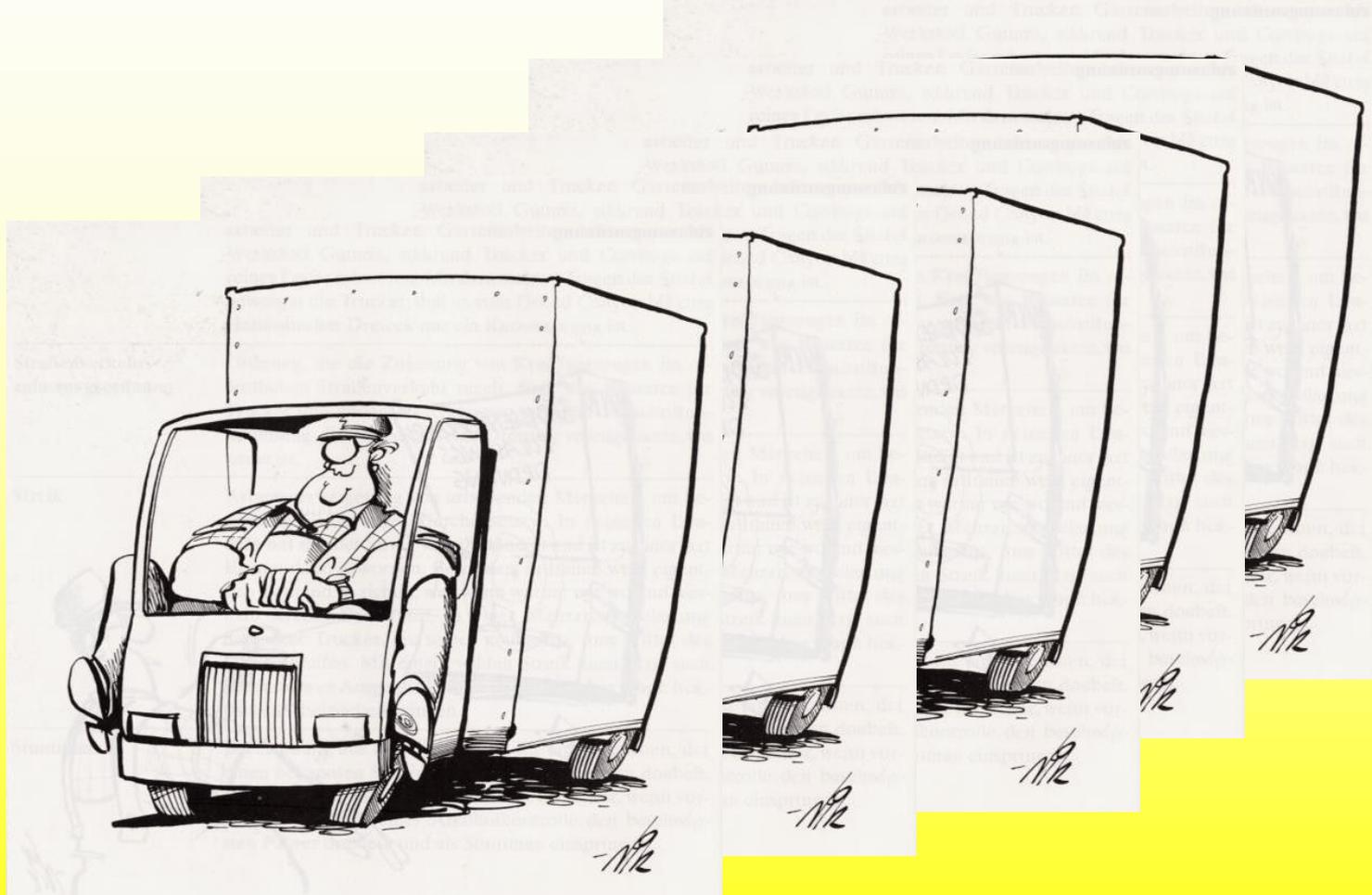
„Da hängt man sich ein, und dann fährt der von alleine.“

„Der Erste hat die Verantwortung.“

„Da steht Hamburg 80 km und plötzlich Hamburg 20 km, und ich weiß nicht, wo ich in der Zwischenzeit war.“

2. Wirkungsfeld LKW-Fahren

Die Fahrverfassung und ihre Bedingungen



2. Wirkungsfeld LKW-Fahren

Die Fahrverfassung und ihre Bedingungen

Die Fahrer wollen die Verfassung ‚Glattes Durchkommen‘ ,
bewahren.

Dazu **verharren** sie entweder in ‚aktiver Riesen-Fahrt‘ oder
‚passiver Kolonnen-Fahrt‘ so lange, wie es eben geht.

Der Verkehr erfordert jedoch einen **ständigen Wechsel**
zwischen aktiv und passiv.

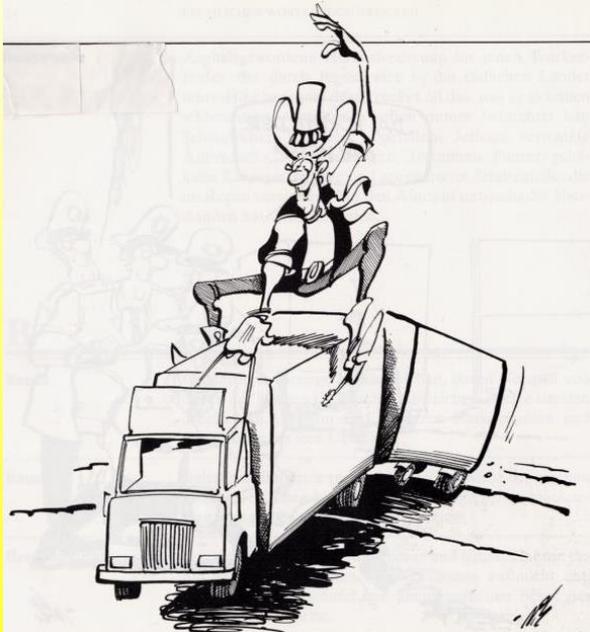
Aber gerade dieses Umschalten wird als **ungeheure Störung**
erlebt, da jedes Mal die Verfassung aufgestört wird.

Die Fahrverfassung

Glattes Durchkommen

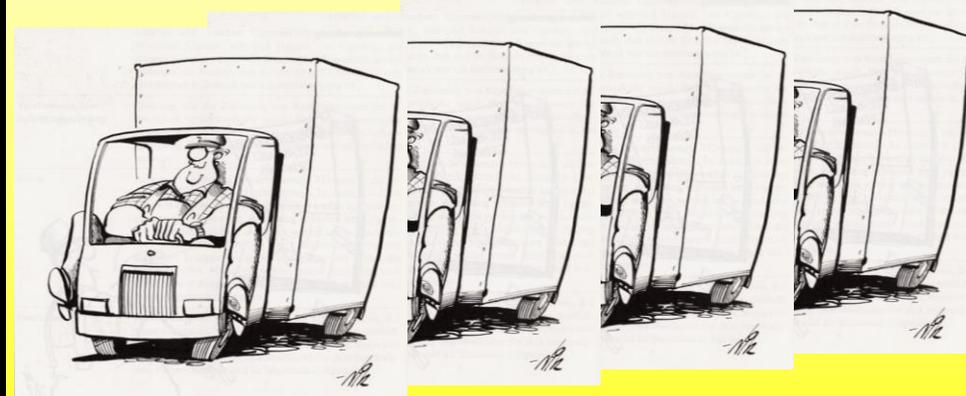
Entweder...

Aktive Riesen-Fahrt



Oder...

Passive Kolonnen-Fahrt



2. Wirkungsfeld LKW-Fahren

Die Fahrverfassung und ihre Bedingungen

Die Fahrer versuchen, die **Störquellen auszuschließen** und sich **gegen Störungen** zu wappnen.

Im Folgenden sollen die Störquellen und die Maßnahmen zur Vermeidung, die die Fahrer treffen, kurz skizziert werden, da auch das Abstandhalten aus diesem Kontext heraus seine Bedeutung erhält.

2. Wirkungsfeld LKW-Fahren

Störungen und Gegenmaßnahmen

Es gibt vier Gruppen von Störungen:

- **Branchen-typische Rahmenbedingungen**
- **Nationale LKW-Bestimmungen**
- **Verkehrsspezifische Störquellen**
- **Private Störquellen**

2. Wirkungsfeld LKW-Fahren

Störungen und Gegenmaßnahmen

Branchen-typische Rahmenbedingungen

Die LKW-Fahrer stehen unter einem ungeheuren **Termindruck**, der ihren Arbeitsalltag mit chronischer Hetze und damit verbundenem Stress belastet.

Dazu kommen **erschwerte Lieferbedingungen** wie enge Zeitfenster für die Auslieferung, nächtliche Belieferung, komplizierte Ladungen, die erhöhte Aufmerksamkeit erfordern.

„Wenn man 10 Minuten zu spät ist, steht ein anderer an der Rampe, man muss 2 Stunden warten und der ganze Tag ist kaputt.“

2. Wirkungsfeld LKW-Fahren

Störungen und Gegenmaßnahmen

Branchen-typische Rahmenbedingungen (ff.)

- **Bezahlung und Wertschätzung** durch den Chef stehen in keinem Verhältnis zu diesem Dauerstress,
- im Gegenteil: Die Fahrer fühlen sich häufig **geringschätzig** behandelt;
- da die Fahrer oft kaum noch berufliche Alternativen haben, erleben sie sich wie ‚Mulis‘, denen man ungestraft alles aufpacken und zumuten darf.

2. Wirkungsfeld LKW-Fahren

Störungen und Gegenmaßnahmen



2. Wirkungsfeld LKW-Fahren

Störungen und Gegenmaßnahmen

Branchen-typische Rahmenbedingungen (ff.)

Gegenmaßnahmen

Man ist hilflos, hat keinen Einfluss auf Chefs und Branche.
Es hilft nur Träumen: von Unabhängigkeit und Freiheit...

Allerdings wünschen sich alle Fahrer unterstützende
Maßnahmen ‚von oben‘, die sich an die Entscheider der
Branche wenden.

2. Wirkungsfeld LKW-Fahren

Störungen und Gegenmaßnahmen

Nationale LKW-Bestimmungen

Die Fahrer leiden darunter, dass sie in Deutschland einschränkenden Bestimmungen ausgesetzt sind wie

- Geschwindigkeits-Begrenzungen,
- Bestrafungen, die ein Berufsverbot nach sich ziehen können (Flensburg).

2. Wirkungsfeld LKW-Fahren

Störungen und Gegenmaßnahmen

Nationale LKW-Bestimmungen (ff.) - **Gegenmaßnahmen**

Man wehrt sich vielfältig:

- LKW frisieren (...),
- Tempomat austricksen.

Die ausländischen LKW-Fahrer werden zu einem Beweisgang genutzt, dass die ideale Fahr-Verfassung, das glatte Durchkommen, möglich wäre - wenn nur die Bestimmungen nicht wären.

2. Wirkungsfeld LKW-Fahren

Störungen und Gegenmaßnahmen

Nationale LKW-Bestimmungen (ff.) - Gegenmaßnahmen

„Die aus Südosteuropa fahren zu Dritt, sind rund um die Uhr auf dem Bock. Da wird alles am Wagen gemacht, auch gekocht. Die haben auch keine Familien, die können tagelang unterwegs sein. (...) Die haben keine Geschwindigkeitsbegrenzung, da wird durchgerauscht, immer ein Bündel Geldscheine in der Hosentasche. Punkte in Flensburg gibt es für die ja nicht.“

2. Wirkungsfeld LKW-Fahren

Störungen und Gegenmaßnahmen

Verkehrsspezifische Störquellen

Das **höchste Störpotential** geht aus von

- dem unübersichtlichen Straßenverkehr,
- unkalkulierbaren anderen Verkehrsteilnehmern,
- unerwarteten Verkehrs-Situationen.

2. Wirkungsfeld LKW-Fahren

Störungen und Gegenmaßnahmen

Verkehrsspezifische Störquellen (ff.)

Den LKW-Fahrern erscheint das bewegte Treiben im Straßenverkehr wie ein **beunruhigendes, unkalkulierbares Gewimmel**, das sie und ihre Träume beengt und einschränkt.

„Früher, da konnte man sich noch in den Wagen setzen und bis zur spanischen Grenze durchfahren. Da gab es einfach noch nicht so viel Verkehr. An der Grenze musste man dann oft warten, aber da war dann Fiesta, weil die anderen auch warten mussten.“

2. Wirkungsfeld LKW-Fahren

Störungen und Gegenmaßnahmen

Verkehrsspezifische Störquellen (ff.)

Vor allem die PKWs wirken auf die Riesen wie ein **„Moskitoschwarm“**:

- PKWs surren in rasantem Tempo um die gemächlichen LKWs herum,
- statt in Kolonnen aufgereiht, flitzen die PKWs unkoordiniert durcheinander,
- links und rechts tauchen PKWs ‚plötzlich‘ auf,
- unerwartet setzen sich einem PKWs ‚vor die Nase‘,
- mit riskanten Manövern, Hupattacken und Drohgebärden tanzen einem PKWs auf der Nase herum.

2. Wirkungsfeld LKW-Fahren

Störungen und Gegenmaßnahmen

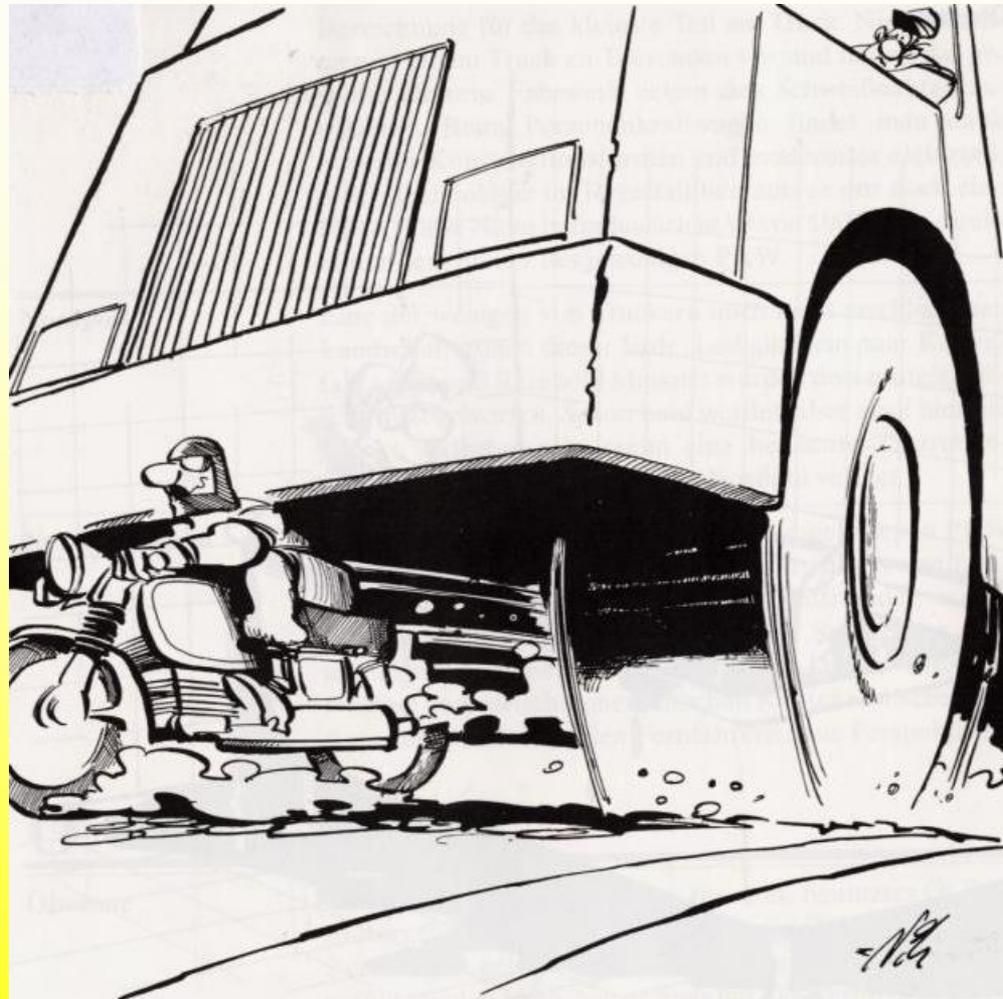
Verkehrsspezifische Störquellen (ff.)

„Da schießen die mal von rechts und mal von links rein, rasen auf der Ausfahrt rechts an einem vorbei.“

„Die laufen einem zwischen den Füßen rum.“

2. Wirkungsfeld LKW-Fahren

Störungen und Gegenmaßnahmen



2. Wirkungsfeld LKW-Fahren

Störungen und Gegenmaßnahmen

Verkehrsspezifische Störquellen (ff.)

Aber auch andere **LKWs** können unangenehm die **Fahrverfassung aufrühren**:

- Besonders **langsame LKWs** (schwer beladen; alte Wagen) zwingen zum Abbremsen, wenn man in aktiver Riesen-Fahrt ist,
- besonders **schnelle** (ausländische) **LKWs**, die sogar ganze Kolonnen überholen, reißen aus den Träumen, wenn man gerade auf passiver Schienen-Fahrt ist.

2. Wirkungsfeld LKW-Fahren

Störungen und Gegenmaßnahmen

Verkehrsspezifische Störquellen (ff.) - **Gegenmaßnahmen**

Gegen die Störenfriede greifen die LKW-Fahrer zur massiven Gegenwehr. Sie sorgen für **Ruhe im Verkehr**:

- Die Reihen der Riesen-Kolonnen werden so dicht geschlossen, dass kein PKW mehr dazwischen passt,
- ‚aufmüpfige‘ PKWs werden von einem Riesen durch nahes Auffahren erschreckt,
- langsame Riesen grenzt man wie Aussätzige aus,
- flinke Riesen, die überholen, werden nicht zurück in die Riesen-Kolonnen gelassen, damit die Polizei sie im Überholverbot erwischen kann.

2. Wirkungsfeld LKW-Fahren

Störungen und Gegenmaßnahmen

Verkehrsspezifische Störquellen (ff.) - Gegenmaßnahmen

„Ich konnte mit dem alten vollbeladenen 26-Tonner einfach nicht schneller als 60. Das hätten Sie sehen müssen. Die anderen haben mich überholt und dabei bedroht. Einer fuchtelte mit dem Hammer, ein anderer fuhr neben mir her und deutet mit dem Feuerzeug an, dass man meinen Zug abfackeln müsste.“

2. Wirkungsfeld LKW-Fahren

Störungen und Gegenmaßnahmen

Verkehrsspezifische Störquellen (ff.) - Gegenmaßnahmen

„Wir halten dicht. Da kommt kein PKW dazwischen.“

„Wenn da so `n schneller Franzose unbedingt überholen muss, lässt man den nicht mehr rein. Da halten alle zusammen, und der wird im Überholverbot geschnappt.“

2. Wirkungsfeld LKW-Fahren

Störungen und Gegenmaßnahmen

Private Störquellen

Die LKW-Fahrer sind häufig mehrere Tage von Frau und Familie getrennt und haben wenig kontinuierliche Kontakte zu Freunden.

Einerseits genießen es die Fahrer insgeheim, sich den alltäglichen Kehrseiten von Bindungen entziehen zu können.

Andererseits leiden sie unter drohender Vereinsamung, da sie

- ihre Familie verlieren könnten/oft verloren haben,
- Familie und Freunde auch gut ohne sie zurecht kommen.

2. Wirkungsfeld LKW-Fahren

Störungen und Gegenmaßnahmen

Private Störquellen (ff.)

„Schließlich haben wir uns getrennt. Meine Frau musste sowieso die ganzen Jahre schon alles alleine regeln.“

„Ich könnte heulen, wenn ich daran denke, dass ich nicht mal meinen Hund begraben konnte, als der starb.“

„Wenn ich unterwegs an zu Hause denke, werde ich traurig.“

2. Wirkungsfeld LKW-Fahren

Störungen und Gegenmaßnahmen

Private Störquellen (ff.) - **Gegenmaßnahmen**

Die Fahrer blenden die Familiensituation unterwegs aus. Man möchte nicht an die Familie denken, um nicht traurig und beunruhigt zu werden.

Statt dessen sucht man die Gemeinschaft mit anderen Leidensgenossen, den LKW-Fahrern - auf Distanz allerdings: Sicht- und Sprachkontakt ja, aber unmittelbare Nähe nur von LKW zu LKW.

Direkte menschliche Kontakte spielen kaum eine Rolle. Der Austausch ist auf Hilfestellungen und Informationen begrenzt.

2. Wirkungsfeld LKW-Fahren

Störungen und Gegenmaßnahmen

Private Störquellen (ff.) - Gegenmaßnahmen

An die Stelle direkter menschlicher Kontakte tritt die Idee einer besonderen **Funktion für die Gemeinschaft.**

Die Fahrer werten ihre Arbeit nicht selten zu einer gesellschaftlich wertvollen Tätigkeit auf.

„Ich fahre für Kinder. Ich tausche den Sand auf Spielplätzen aus.“

„Ich versorge die Bevölkerung mit Lebensmitteln.“

1. Einleitung

2. Wirkungsfeld LKW-Fahren

3. Abstand halten

4. Anforderungen an geeignete Maßnahmen

5. Fazit und Empfehlungen

3. Abstand halten

Das Thema Abstandhalten ist für die LKW-Fahrer **nicht relevant**.

Sie sind alle der Überzeugung, den richtigen Abstand einzuhalten!

Auffällig ist dabei die **große Unkenntnis** der LKW-Fahrer bez.

- des vorgeschriebenen Abstands,
- der Gefahren des zu geringen Abstands.

3. Abstand halten

„Richtig sind so 1-1,5 LKW-Längen, also wenn ich das in Metern ausrechne, sind das bei mir 16 m.“

„Ich fahre da auf Nummer sicher. 20 m müssen sein, damit sich jederzeit ein anderer LKW einfädeln kann.“

„Der vorgeschrieben Abstand ist ja bei 30 m.“

3. Abstand halten

Es ist unübersehbar, dass die meisten LKW-Fahrer keinen Abstand halten wollen.

Der - real sichere - Abstand symbolisiert für die LKW-Fahrer etwas - emotional - **Unangenehmes**, so dass entstehender Abstand sofort verringert wird.

Die psychologische Bedeutung des Abstands zum Vordermann erschließt sich aus der Verfassung ‚Glattes Durchkommen‘.

3. Abstand halten

Die Verfassung ‚Glattes Durchkommen‘ wird durch einen korrekten Abstand empfindlich **gestört**.

Bei der **aktiven Riesen-Fahrt** kann man **stellvertretend** für eine Beherrschung der gesamten Verkehrssituation am Abstand beweisen, dass man Herr der Lage ist:

- Bei hoher Verkehrsdichte holt man noch Meter raus,
- man kommt dem Ziel näher,
- man überholt: Abstand herstellen - Schwungholen - Abstand bis auf wenige Meter verringern - rasant, d.h. knapp vor dem Vordermann ausscheren - knapp wieder einscheren.

3. Abstand halten

„Wenn man immer den korrekten Abstand hielte, käme man nicht voran. Man hält Abstand, und sofort setzt sich einer dazwischen. Man hält Abstand, und wieder kommt einer und so weiter und so weiter. Man könnte gleich auf dem Hof bleiben.“

„Die paar Meter hat man wenigstens. Da kann einem keiner was vorwerfen.“

„Wenn ich überholen will, lasse ich mich erst zurückfallen, dann hole ich Schwung, und dann fahre ich natürlich ganz nah dran bis ich ausschere.“

3. Abstand halten

In dieser aktiven Fahr-Verfassung will man sich durch **nichts und niemanden** aufhalten lassen.

PKWs und LKWs werden gleichermaßen zu **Bremsklötzen**, die man am liebsten aus dem Weg räumen würde.

- PKWs verärgern durch unerwartetes Einscheren, das einen oft zum Abbremsen nötigt. Die PKW-Fahrer unterschätzen offenbar massiv die Bremswege der LKWs.
- LKWs verärgern durch Langsam-Fahren, das ebenso Abbremsen erfordert.

3. Abstand halten

Die Fahrer werden in diesen Situationen äußerst **aggressiv**.
Auch die Bindung zu anderen LKW-Fahrern löst sich auf.

„Verhältnis? Was denn für ein Verhältnis? Wir sind doch alle Einzelkämpfer.“

„Ich hasse das ohne Ende, da kommt der blanke Hass hoch.“

„Manchmal hätte ich einfach Lust, auf dem Gas zu bleiben und die da vorne zusammen zu schieben.“

3. Abstand halten

Auch bei der **passiven Kolonnen-Fahrt** wird der korrekte Abstand zu einer beunruhigenden, störenden Sache.

In der Geborgenheit der Kolonne wirkt ein großer Abstand wie eine **Lücke oder Leere**, die von den anderen trennt.

Zudem fürchtet man,

- selbst zum **Bremsklotz** für die LKWs hinter einem zu werden
- und sich damit den **Zorn** der Nachfolgenden zuzuziehen.

3. Abstand halten

Der richtige Abstand beim Kolonnen-Fahren ergibt sich aus der **Psycho-Logik** der Kolonne.

Die meisten Fahrer halten **eine LKW-Länge** für korrekt:

- Wie ein Zug durch die Zwischenglieder zusammengehalten wird, hält die Kolonne durch gleiche LKW-lange Abstände.
- Die Lücke reicht gerade für einen weiteren LKW, der die Reihen schließen kann.
- Eine LKW-Länge verhindert das Einscheren von PKWs.

3. Abstand halten

Einige Fahrer fielen durch ihre große Bereitschaft, den Sicherheitsabstand einzuhalten (ohne den korrekten Abstand zu kennen), aus der Reihe.

Diese Fahrer hatten **Erfahrungen mit schweren Unfällen**, z.T. mit Todesfolge, gemacht.

LKW-Fahrer sind offenbar nur durch einschneidende Erlebnisse zu einem veränderten Fahrverhalten zu bewegen.

3. Abstand halten

Das Thema Abstand halten zeigt, dass LKW-Fahrer ohne Grenz-Erfahrungen alles tun, um die Fahrverfassung des glatten Durchkommens zu stabilisieren.

Dazu gehört als eine wesentliche Maßnahme der geringe Abstand zum Vordermann.

Das ist den Fahrern jedoch **nicht bewusst**.

Vielmehr haben sie verschiedene ‚rationale‘ Gründe, die zu dem geringen Abstand nicht nur berechtigen, sondern geradezu ‚zwingen‘.

3. Abstand halten

Folgende **Gründe zur Unterschreitung des vorgeschriebenen Abstands** wurden genannt:

- **Fahren im Windschatten:** Chef zwingt zum Sprit-Sparen.
- **Auffahren:** Je geringer der Abstand, desto sanfter der Aufprall durch die geringe Geschwindigkeitsdifferenz.
- **LKWs ,wecken‘:** Langsame LKWs durch Auffahren ,erinnern‘.
- **PKWs rauben Abstand:** scheren in jede entstehende Lücke ein.
- **Überholen:** leicht abbremsen - Schwung holen - nah auffahren - knapp ausscheren - knapp einscheren, um Verkehr nicht aufzuhalten.

3. Abstand halten

„Wenn wir beide 80 haben und dann muss der bremsen, schiebe ich den doch nur leicht vor. Es ist doch schlimmer mit 50 vor die Wand als vor ein Auto, das auch 50 fährt.“

„Ich habe nur ein bestimmtes Spritbudget zur Verfügung. Wenn ich im Windschatten fahre, spare ich viel. Der Vordermann zieht mich ja quasi.“

„Ist vor mir einer zu langsam, fahre ich schon mal bis 3 cm auf, dann muss der einfach Gas geben.“

3. Abstand halten

„Was soll ich tun, wenn die sich direkt vor mich setzen?“

„Wenn ich überholen will, fahre ich oft bis 5 Meter auf, anders geht es ja nicht.“

3. Abstand halten

Man kann zugespitzt sagen, dass ein größerer Abstand als der vorgeschriebene Sicherheitsabstand für die LKW-Fahrer

- gerade nicht mit dem Erleben größerer Sicherheit einhergeht,
- sondern ganz im Gegenteil eine gefährdende Verunsicherung bewirkt.

3. Abstand halten

Die von den LKW-Fahrern idealisierte Fahr-Verfassung steht in krassem Widerspruch zu den Anforderungen des Straßenverkehrs.

Dieser verlangt ja den **ständigen Wechsel** zwischen

→ aktiver Gestaltung der Verkehrssituation

und

→ passiver ‚Unterwerfung‘ unter die Gegebenheiten.

3. Abstand halten

Die **flexible Anpassung** an die **Verkehrs-Logik** bedeutet

- Orientierung an der jeweiligen Verkehrssituation,
- Berücksichtigung der anderen Verkehrsteilnehmer,
- Akzeptanz der realen Verhältnisse: Macht des LKWs, Bremswege, andere Verkehrsteilnehmer,
- Orientierung an LKW-Logik statt an Traum-Logik.

3. Abstand halten

Gerade diese Flexibilität ist für die LKW-Fahrer ungeheuer schwierig:

Sie haben ja ihren Beruf gewählt, weil sie

- diesem Hin und Her entgehen wollten,
- auf ihrem Sitz ‚festgenagelt‘ durch die Welt reisen wollten.

Daher verfallen die LKW-Fahrer in eine Art

→ Verfassungs-Starre, die sich gegen jede Beweglichkeit wappnet.

3. Abstand halten

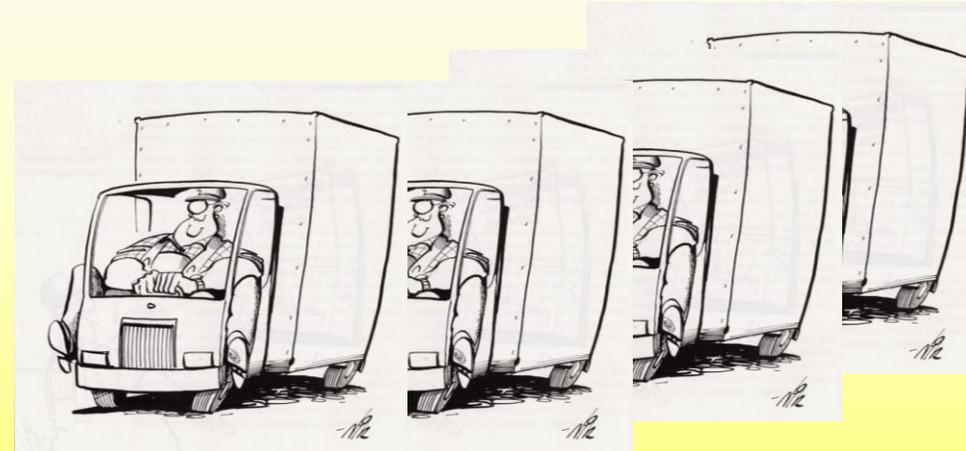
Glattes Durchkommen

Aktive Riesen-Fahrt



Abstand: Streckenstück
muss unbedingt aufgeholt werden, da sonst Gefühl von ‚Faulheit‘, Schwäche

Passive Kolonnen-Fahrt



Abstand: Leere, Lücke
muss unbedingt aufgefüllt werden, da sonst Gefühl von Einsamkeit

1. Einleitung
2. Wirkungsfeld LKW-Fahren
3. Abstand halten
- 4. Anforderungen an geeignete Maßnahmen**
5. Fazit und Empfehlungen

4. Anforderungen an Maßnahmen

Die Beharrlichkeit der LKW-Fahrer zeigte sich auch an dem Thema ‚Maßnahmen‘.

Da eine Abstands-Vergrößerung **unmöglich** erscheint, wollte man auch nicht über Maßnahmen nachdenken.

Maßnahmen erscheinen **sinnlos**, da

- jeder größere Abstand von anderen Fahrern - v.a. PKWs - sofort zum Einscheren genutzt wird,
- die Rahmenbedingungen des LKW-Fahrens zu geringem Abstand zwingen.

4. Anforderungen an Maßnahmen

Die Fahrer möchten vor allem, dass **die anderen** Verkehrsteilnehmer durch härtere Strafen zu richtigem Abstandhalten verpflichtet werden.

Diese Haltung beruht auf der Angst vor **zu nah auffahrenden** LKWs. Sie stellen subjektiv eine ungeheuer große Gefährdung dar, da man dem nachfahrenden LKW ausgeliefert ist.

Der zu geringe Abstand zum Vordermann gilt als ungefährlich, da er von einem selbst **steuerbar erscheint**.

4. Anforderungen an Maßnahmen

Insgesamt wünschen sich die LKW-Fahrer Maßnahmen, die

- **drastisch** und sinnlich-sichtbar die Konsequenzen des geringen Abstands erfahrbar machen,
- **aufklärerisch** auf Verantwortliche der Branche wirken,
- das **Verständnis** zwischen LKW- und PKW-Fahrern fördern,
- sich **speziell** an LKW-Fahrer richten.

4. Anforderungen an Maßnahmen

„Am besten holt man mal alle Politiker und Fahrer und Chefs an einen Tisch.“

„Man sollte die PKW-Fahrer mal über uns aufklären, damit die nicht so Kamikaze-Aktionen machen.“

„Man könnte in eine Schaumstoffwand fahren und an einer Puppe zeigen, wie das bei zu knappem Abstand aussieht.“

„Die Gesellschaft sollte auch mal wieder wissen, was wir für sie tun.“

4. Anforderungen an Maßnahmen

Medien

Im Gegensatz zu der Vorgängerstudie werden beim Thema Abstand halten weder Schulungen, noch Aktionen gewünscht.

Die LKW-Fahrer stellen sich dagegen eher **Plakate** vor - ohne sie inhaltlich füllen zu können.

Darin zeigt sich eine unbewusste Kenntnis des Grundproblems: Auf die Fahr-Verfassung auf der Fahrt muss eingewirkt werden.

„Zwei Plakate könnten abwechselnd an der Autobahn stehen.“

4. Anforderungen an Maßnahmen

Maßnahmen sollten das **Grundproblem** der Fahrer behandeln.

Maßnahmen müssen aus der Fixierung auf die Verfassung - ‚Glattes Durchkommen‘ - befreien.

Dazu müssen Maßnahmen ein **Gegengewicht zu den Verheißungen** bieten von

- aktiver Riesen-Fahrt,
- passiver Kolonnen-Fahrt.

4. Anforderungen an Maßnahmen

Maßnahmen sollten den LKW-Fahrern **begeisternde Angebote** für Flexibilität und Verfassungs-Wechsel bieten.

Riesen-Fahrt

Sie verheißt Macht und Potenz.

Maßnahmen sollten das in ein spezielles **Riesen-Können** der LKW-Fahrer übersetzen.

Motto:

„Nur LKW-Fahrer können auf jede Situation flexibel reagieren“.

4. Anforderungen an Maßnahmen

Kolonnen-Fahrt

Sie verheißt Geborgenheit, Gemeinschaft und Wertschätzung.

Maßnahmen sollten das übersetzen in eine ständige Stärkung und Bestätigung der LKW-Fahrer

- als besondere Glieder der Verkehrs-Gemeinschaft,
- als geschätzte Mitglieder der Gesellschaft.

Motto:

„Wir (PKW-Fahrer) verstehen Euch.“

„Ihr seid für uns (die Gesellschaft) wichtig!“

4. Anforderungen an Maßnahmen

Diese Botschaften sollten am besten während der Fahrt kommuniziert werden durch

- Plakate,
- Events auf Raststätten.

Ein geeignetes Medium sind auch die **„Rücken“ der LKWs**. Die Fahrer gucken häufig stundenlang nur auf das voranfahrende Fahrzeug und wünschen sich genau dort

- aufmunternde und **aufweckende** Bilder und Sprüche,
- **witzige Mahnungen** in derber Tonality,
- **wertschätzende Bestätigung** ihrer Arbeit.

1. Einleitung
2. Wirkungsfeld LKW-Fahren
3. Abstand halten
4. Anforderungen an geeignete Maßnahmen
- 5. Fazit und Empfehlungen**

5. Fazit und Empfehlungen

LKW-Fahrer beurteilen den gesetzlich vorgeschriebenen Abstand aus ihrer Fahr-Verfassung ‚Glattes Durchkommen‘.

Diese Verfassung ist äußerst **starr und unbeweglich**, weil die Fahrer nicht aus ihren Träumen gerissen werden möchten.

Daher versuchen sie möglichst lange in einer Verfassung zu verharren:

- **entweder in der aktiven Riesen-Fahrt,**
- **oder in der passiven Kolonnen-Fahrt.**

5. Fazit und Empfehlungen

Sind die Fahrer in eine dieser Verfassungen ‚eingerastet‘, erleben sie jede Aufforderung zum **Verfassungswechsel** als **Störung**.

Der Abstand zu dem vorausfahrenden LKW/PKW ist in diesem Kontext eine **massive Störung**:

- Entweder erleben die Fahrer den Abstand als ein **Streckenstück**, das unbedingt bis dicht an den Vordermann noch **‚bewältigt‘** werden muss,
- oder der Abstand wird als gähnende, **beängstigende Leere** erlebt, die nur durch schnelle **‚Kontaktsuche‘** zum Vordermann gefüllt werden kann.

5. Fazit und Empfehlungen

Der korrekte Sicherheitsabstand ist also für die Fahrer ein

→ irritierender Unsicherheits-Abstand.

5. Fazit und Empfehlungen

Der Verkehr fordert jedoch eine **situative Anpassung** an die Verkehrslage, d.h. einen **ständigen Wechsel** der Verfassung.

Alle Maßnahmen müssen folglich:

- **gegen ein Einrasten in eine Verfassung wirken,**
- **für den Verfassung-Wechsel werben,**
- **verheißungsvoll ein Oszillieren zwischen Verfassungen kommunizieren.**

5. Fazit und Empfehlungen

Diese Anforderungen können die Maßnahmen erfüllen, indem sie die Verheißungen von aktiver Riesen-Fahrt und passiver Kolonnen-Fahrt wie folgt **umdeuten**:

- **„Nur LKW-Fahrer können auf jede Situation so flexibel reagieren“.**
- **„Wir (PKW-Fahrer) verstehen Euch.“**
- **„Ihr seid für uns (die Gesellschaft) wichtig!“**

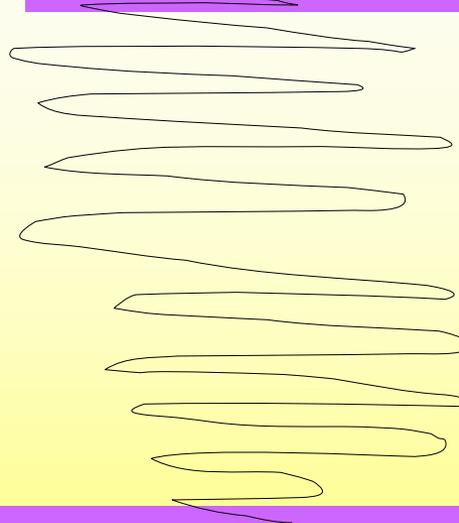
5. Fazit und Empfehlungen

Glattes Durchkommen

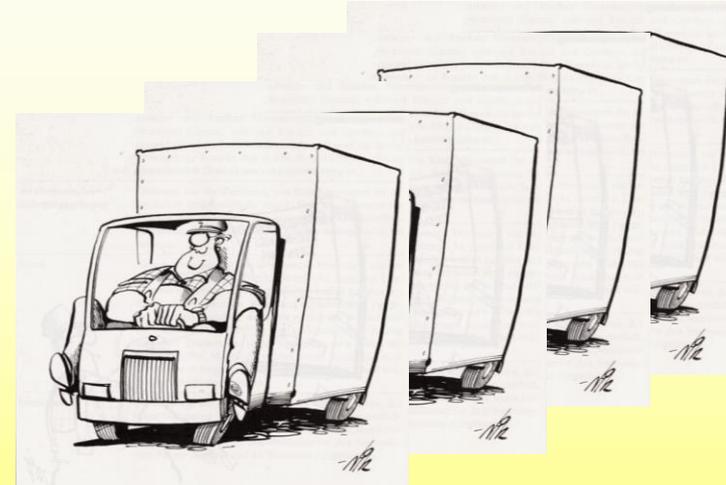
Aktive Riesen-Fahrt



Oszillieren zwischen



Passive Kolonnen-Fahrt



Hilfreiche Botschaften während der Fahrt:

„Nur LKW-Fahrer können auf jede Situation so flexibel reagieren.“

„Wir (PKW-Fahrer) verstehen Euch.“

„Ihr seid für uns (die Gesellschaft) wichtig.“

5. Fazit und Empfehlungen

Des weiteren werden empfohlen:

- **Aufklärungs-Maßnahmen für LKW-Fahrer:** in speziellen Veranstaltungen mit Event-Charakter über korrekten Abstand und Konsequenzen von zu geringem Abstand informieren.
- **Aufklärungs-Maßnahmen für PKW-Fahrer:** die PKW-Fahrer sollten unbedingt mit der fremden Welt der LKWs vertraut gemacht werden. (Als Plakat-Aktion könnte das auch die Wertschätzung der LKW-Fahrer erhöhen.)

5. Fazit und Empfehlungen

Tonality

Die LKW-Fahrer wollen nicht mit Samthandschuhen angefasst werden. Vielmehr lieben sie

- drastische Darstellungen,
- eine derb humoristische Sprache,
- eine insgesamt witzige Tonality.

„Da könnte auf der Klappe vom Vordermann stehen: Noch 3 Sekunden bis zum Crash.“

5. Fazit und Empfehlungen

Medien

Maßnahmen zum Thema Abstand halten müssen vor allem **während** der Fahrt wirken.

Daher sind folgende Medien geeignet:

- **(Riesen-)Plakate**
- **Signale** auf den Rückseiten der LKWs (Blink-Sprüche, markante und witzige Symbole)
- **Radio** (witzige Werbung - Extra-Sendungen)