Ich: Ich habe ja gesagt es geht ums Auffahren auf die Autobahn.

LKW-Fahrer: Drauf fahren oder, oder, wie?

Ich einen Einfädeln erste kleine Aufgabe ist zu beschreiben was der Fahrer eigentlich macht an Handlungen bis er mit seinem LKW komplett auf der Autobahn drauf ist, welche Spiegel sind wichtig, wohin wird geschaut und so weiter, ich habe hier so einen kleinen Bogen vorbereitet, danach starten wir ein paar Fragen.

Sie fahren jetzt hier auf.

LKW-Fahere: Ok.

LKW Fahrer: Wir können anfangen.

Ich: Sie können jetzt erst schreiben und dann reden wir noch mal.

Ich: Das muss nicht schön sein. Es muss nicht alles ausgefüllt werden. Ich lege das schon mal weg, also für mich ist einfach interessant, wie fahren Sie auf, welche Spiegel nutzen Sie an welcher Stelle, den großen den kleinen Spiegel, wann starten Sie auf zu fahren mit welcher Geschwindigkeit immer Vollgas

LKW-Fahrer: Ja, Ja, natürlich Vollgas, ich sag mal es kommt darauf an, ob es ein bisschen den Berg hochgeht oder, ob man voll beladen ist oder, ob man leer ist, voll beladen gibt es sowieso nur eine Gasstellung und dann hoffen, dass man dann da rein kommt, wenn nicht dann zur Not weiterfahren, soll man zwar nicht mehr machen und eigentlich ist es verboten, aber bevor ich mit zu geringer Geschwindigkeit da rein fahre oder komplett abbremse, weil komplett Abbremsen bei dem Verkehr, das geht nicht mehr, also es geht schon aber dann kommt man überhaupt nicht mehr drauf, auf der rechten Seite ist halt immer das Problem, weil die ganzen LKWs auf der rechten Seite sind, deshalb staut es sich immer auf der rechten Seite und auf der rechten Spur haben wir immer Stau auf der Autobahn.

Ich: Ja, klar

LKW-Fahrer: Weil danach auch die PKWs so langsam sind oder weil es ein paar nicht checken, also die Autofahrer heutzutage, die fahren dann mit zu geringer Geschwindigkeit rein und dann staut sich das einfach zurück und deswegen hat man ganz oft auf, vor allem im Ruhrgebiet, auf der rechten Seite einen Stau und das ist brutal, das ist so gefährlich, weil da denkt man sich noch nichts und auf einmal steht es.

Ich: Wo wird der kleine Spiegel relevant, wo ist der große relevant oder benutzen sie überhaupt den kleinen

LKW Fahrer: Da jetzt eigentlich weniger, den kleinen benutzt man nur in der Kurve sag ich mal habe

Ich: Am Anfang

LKW-Fahrer: Nee eigentlich beim Autobahn auffahren gar nicht, vielleicht mal ganz kurz aber normal macht man hier eigentlich nur mit dem großen linken Spiegel.

Ich: Spielt der Spiegel auf der rechten Seite eine Rolle, weil es kann ja immer noch mal einer überholen beim oder so.

LKW-Fahrer: Nee, beim Auffahren jetzt nicht natürlich beim runterfahren, wenn ich von der Autobahn runter fahre immer, da gibt es immer welche PKWs, die wollen vorher überholen oder die ziehen vorher schon raus vorm Verzögerungsstreifen und wollen dann rechts vorbei und das ist auch saumäßig gefährlich, wenn ich runter fahre, immer auch auf den kleinen schauen bevor man rechts rüber zieht.

Ich: Ist es sehr wichtig, ob ein Auto hinter einem ist oder ein LKW oder..

LKW-Fahrer: Ja genau

Ich: Halten sie Abstand oder haben sie eine Strategie, wenn Sie schon sehen, hinter mir ist ein Sportwagen oder nein, oder ein Auto oder irgendwas LKW-Fahrer, beim drauf fahren jetzt.

Ich: Ja beim drauf fahren.

LKW-Fahrer: Das ist ja auch schwierig, weil selber ist man dann oft gar nicht beim, ich denke mir halt, ich ziehe jetzt noch nicht rüber, ich ziehe immer ganz zum Schluss rüber und die Autos ziehen dir dann teilweise schon hier rüber (in der Mitte), obwohl die nicht schneller sind als ich, dabei ist er hinter mir und dann wird es halt gefährlich, weil wenn es ein Sportwagen ist der zieht rüber und will dann vorher noch bevor ich überhaupt bevor ich überhaupt auf der rechten Spur bin, will der noch vorbei in dem kurzen Augenblick und das ist halt oft

Ich: Und dann kommen die häufig auch noch in den Blind Spot ne, und dass man den nicht sehen kann und der in die Abdeckung kommt.

LKW-Fahrer: Ja genau, genau, dann wird es halt gefährlich, wenn hinter mir ein Auto ist, also ist ein sportliches Auto, da muss man immer damit rechnen dass der vorbei zieht bevor man selber auf der linken Spur ist, obwohl der eigentlich mit derselben Geschwindigkeit ungefähr eingefädelt ist und ein LKW folgt

LKW-Fahrer: Das ist kein Thema außer er ist komplett leer und ich bin voll beladen, auch dann wird es gefährlich, weil da gibt es auch wieder so wahnsinnige, da ist man dann da und man zieht so rein, selbst, (wahrscheinlich am Ende der Rampe) und der zieht rüber (vom Beschleunigungsstreifen) und dann direkt auf die mittlere Spur und die Autos machen, auch so in, die ziehen rüber, bevor ich da bin und dann gleich auf die mittlere Spur und das ist auch eine sehr gefährliche Situation, weil auf der mittleren Spur kommen die (anderen Verkehrsteilnehmer) ja noch schneller daher.

Ich: Aber LKW-Fahrer helfen sich untereinander?

LKW-Fahrer: Natürlich, also wenn da ein LKW kommt, im Normalfall, kriegt man immer Lichthupe, ja die meisten also egal welche Nationalität, bei den meisten kriegt man Lichthupe und dann das ist das Zeichen, dass man rüber fahren darf.

Ich: Die sind sich alle bewusst sozusagen, das ist eine brenzlige Situation

LKW-Fahrer genau wenn ich da komme,

Ich: Rüber (auffahren)

LKW-Fahrer: Wenn es irgendwie geht, fahren die LKWs auf die mittlere Spur, wenn es geht, was auch wieder oft gefährlich ist.

Ich: Ja klar, ja Autos machen das auch.

LKW-Fahrer: Das ist auch oft wieder gefährliche wenn einer da nicht rüber kommt und der denkt sich dann bevor ich jetzt abbremse ziehe ich lieber auf die linke Spur; das ist immer sehr schwierig, vor allem müssten die Dinger länger sein für LKWs, ich weiß auch nicht die Einfädeln, die Beschleunigungsstreifen müssen länger gemacht werden, 150 m mehr bringt da einen Haufen.

Ich: Ja, da hat man es entspannter hat man mehr Zeit zum Gucken

LKW-Fahrer: Ich mein, die Dinger haben ja schon ein Haufen PS, aber wenn es so ganz leicht den Berg rauf geht bei der Auffahrt, auf der Ebene, hat man eigentlich nie ein Problem, da kommt man immer rauf aber, sobald es ganz leicht den Berg rauf geht dann hast du nicht mehr die Beschleunigung.

Ich: Habe mal mit einem gesprochen und der hat, Flüssigkeit ist der gefahren, und und er hat gesagt 50 Tonnen, weil in den Niederlanden ist das erlaubt und dann den Berg rauf und in der Kurve und der meinte, der hat keine Schnitte wenn er da anfährt.

LKW-Fahrer: (Zu lautem Geräusch) spinnt der was war das denn wieder für einer, der ist voll den (lachen)

Ich: Der ist um sein Rücklicht

LKW-Fahrer: Das war sein Reifen oder sowas, ja das sind die gefährlichen Sachen sag ich mal.

Ich: Aber würden Sie sagen, die Spiegel reichen aus zum auffahren

LKW-Fahrer: Ja für das auf alle Fälle.

Ich: Oder wäre es gut noch irgendwie extra Sicht oder sowas zu haben es ist

LKW-Fahrer: Es ist halt immer gut wenn man was am Heck hat, ganz hinten,

Ich: Damit man genau sieht, damit, wo das Ende ist

LKW-Fahrer: Genau, damit man sieht wo das Ende ist, aber das braucht man eigentlich nur, ich verstehe ja gar nicht warum das noch nicht Pflicht ist mittlerweile, weil man muss so oft bissel zurücksetzen z.B. irgendwo bei einer Firma oder keine Ahnung so 2,3 m zurücksetzen und da siehst du da hinten nix, wenn jetzt da (Distanz zu LKW gezeigt) was hinter einem ist, mal, das sieht man, vielleicht da sieht man es noch, wenn der bis daher geht der PKW, weil oft fahren die PKWs ganz auf, auf einen Meter und dann sieht man die nicht mehr im Spiegel bei einem Sattelzug.

Ich: Sogar, Reicht ja wenn die 3 oder 4 m.

LKW-Fahrer: Wenn sie 3 - 4 m Abstand haben dann sieht man es ganz knapp, aber wenn der ganz hinten drauf ist, dann siehst du den nicht, da kann, es ist kein schlimmes Ding aber das ist meistens dann ein Blechschaden.

Ich: Ist es Ihnen schon mal passiert, dass sie beim Auffahren schon mal einen Unfall gebaut haben oder eine kritische Situation gehabt haben.

LKW Fahrer: Naa, (lacht) kritische Situationen gibt es täglich

Ich: Kritische Situation gibts täglich

LKW-Fahrer: Kritisch ist täglich bei dem Verkehr

Ich: dass man zurückziehen muss

LKW-Fahrer: Oder, dass man weiterziehen muss, oder wenn es halt passiert, dass ein Auto noch vorbei fährt, da denkt man sich ja da ist Platz eben weil der LKW auf der Fahrbahn auf der Autobahn macht Platz und man kriegt die Lichthupe und hinter mir ist noch ein PKW der sieht das, zieht auch raus, und will noch vorbei und da rechnet man nicht immer mit, das ist halt das gefährliche, weil da denkst du aha der gibt mir nämlich Lichthupe ich kann jetzt rüber fahren, aber in der einen Sekunde oder in eineinhalb Sekunden, da kommt der PKW noch vorbei oder will vorbei und dann schaut man vielleicht kurz in den Spiegel rein aber dann

Ich: sieht man den?

LKW-Fahrer: Da sieht man den kaum und dann ziehe ich rüber und noch ein anderer zieht rüber und dann ist schon wieder ein Unfall passiert

Ich: Ja das geht schnell

LKW-Fahrer: Also wenn es da vielleicht irgendwas gibt einfach ein System, sowas wie ein Abbiegeassisten was es halt, auch, mittlerweile, auch gibt

Ich: Die gibt es auch in den neuesten Trucks, gibt es das, sie fahren ja einen Actros

LKW-Fahrer: Ja bei denen gibt das auch, meiner hat das noch nicht z.B. so wie ein Abbiege Assistent aber der wo halt die ganze Seite von meinem LKW überwacht

Ich: Wir haben uns mal überlegt, ob man nicht einfach ein top View beim Auffahren auf die Autobahn zeigt, beim Parken gibt es ja schon in Autos so eine Vogelperspektive von oben und mit Abstand und da hatten wir dann überlegt, könnte man sowas vielleicht im LKW machen. Die große Frage ist ja auch, wenn überhaupt, wo packt man so ein System hin, es gibt so viele Möglichkeiten im LKW theoretisch und dann kommen wieder die ganzen Toll-Boxen was auch immer und Navigationssystem und ich würde Sie bitten das einfach die Position wo sie denken die wäre am besten oder möglich einfach auf zu schreiben.

LKW-Fahrer: Für mich jetzt, damit ich sehe ob es frei ist oder nicht

Ich: Ja genau

LKW-Fahrer: Wo die Anzeige also sein soll

Ich: Ja genau, wo die Anzeige sein sollten, ein Bildschirm z.B.

LKW-Fahrer: Also Reihenfolge

Ich: Ja genau, von meiner Seite sind die meisten Fragen jetzt durch, schon, wenn Sie noch Anmerkungen haben. Ich habe hier noch einen letzten Fragebogen, der, der geht ein bisschen um demografische Daten, wie oft nutze ich Assistenzsysteme, und Fahrzeiten.

LKW-Fahrer: Ok, das ist also auch von oft bis gar nicht

Ich: Ja genau

LKW-Fahrer: Abstandsregelung und auch Kollisionsassistent hat man immer, verstehe gar nicht die das Ausschalten, keine Ahnung, da hat man manchmal eine Fehlermeldung, weil die halt auf der Autobahn auf die die kontrollbrücken

Ich: Die reflektieren

LKW-Fahrer: In der Nacht, am Tag nicht, aber in der Nacht reflektieren die scheinbar, in der Nacht hat man halt ab und zu mal eine Fehlermeldung, da muss man dann schnell reagieren, weil sonst bremst er ja ab

Ich und wenn einer vor einem reinfährt, ist das sehr hart

LKW-Fahrer: Bei Mercedes nicht, beim Actros funktioniert das gut aber bei anderen, bei mir da muss er schon aus 5 Meter vor mir reinfahren und dann nicht schneller sein, aber wenn er die gleiche Geschwindigkeit hat dann macht er nur langsam, aber wie das halt oft ist mit Autos vorm Tunnel oder so, Pkw überholt zieht vorne rein, und dann sieht der den Tunnel und dann fährt er langsam und das ist so einen Scheiß, ja, ja, bei uns in München da sind halt auf der Autobahn einige Tunnel nur so kurze

Ich: Auf der A9 oder A99

LKW-Fahrer: A99 ja genau, und da ist halt 80 km/h und da sind halt Blitzer und da fährt jeder PKW nur 70 km/h, obwohl es ja eigentlich, du darfst ja 80 km/h fahren oder 85 km/h aber das macht ja keiner und dann passiert es halt immer wir haben ja den Tempomat fahren mit 80 da rum und fahren wir darum und dann kommt der Pkw und überholt vorher noch mit Hundert schert vorne ein und bremst auf 70 km/h ab das ist halt echt absolut nervig, aber Spurhalteassistent nutze ich jetzt nicht so oft muss ich ehrlich sagen, ich habe das Ding immer aus auf der Landstraße, weil es einfach, es ist schon ich mein das kann man in der nach in der Nacht auf der Autobahn soll ja gegen das Einschlafen sein, aber in den ganzen Baustellen da hast du andauernd die Meldungen.

Ich: ja klar weil die dann die Streifen anders erkennen

LKW-Fahrer: Ja genau, die gelben Streifen und dann hast du andauernd das Gerumpel, das ist so nervig, das geht mir auf den Puls das ist wirklich so, bei, auf einmal rdrdrrrr

Ich: Das ist richtig laut

LKW-Fahrer: Das ist laut und das ist so aggressiv es sind so, ich schalte das teilweise in der Nacht ab, vor allem auf den Autobahnen, wo andauernd eine Baustelle ist, weil das so aggressiv ist und das macht einen selber dann so unruhig.

Ich: Aber das andere, der Abstandsregeltempomat und der Kollisionswarner, die sind einwandfrei,

LKW-Fahrer: Wenn es da mal eine Fehlermeldung gibt da, das ist vielleicht einmal am Tag. Hab ich nicht, das gibt es noch gar nicht mit Gegensteuern, das gibt’s doch noch nicht beim LKW.

Ich: So, nee, nee, das gibt's glaub ich noch nicht

LKW-Fahrer: Das gibt’s ja nicht, endlich, da war noch zwei wenn ich es auslasse dann habe ich es nicht.

LKW-Fahrer: Was ist denn das, eine Fresnel-Linse

Ich: Das ist dieses

LKW-Fahrer: Habe ich nicht

Ich: Ich glaube auch, dass es verboten ist in Deutschland. Ist der Aufkleber den man in die Scheibe klebt

LKW-Fahrer: Achso

Ich: Es geht auch nicht darum, ob es gut ist oder schlecht

LKW-Fahrer: Und dann noch eine Seite

Ich: Super danke schön. Die ganzen Bögen, ich muss die noch auseinander fluecken. Wenn, also wenn Sie noch irgendwelche Fragen haben..