

Forschungsprojekt

Die musikalischen Präferenzen von LKW-Fahrern

Zielgruppenspezifische Musikauswahl und Einsatz von Musik in unterschiedlichen Verkehrssituationen

DAIMLER

Projektleiter und Ansprechpartner

Dipl.-Ing. Siegfried Rothe

siegfried.rothe@daimler.com

Tel.: 0160 8631985

tu technische universität
dortmund

Institut für Musik und Musikwissenschaft

Projektleiter und Ansprechpartner

Prof. Dr. Günther Rötter

guenther.roetter@uni-dortmund.de

Tel.: 0231/ 7554111

Oktober 2008

Zusammenfassung

In der Zeit vom 18.07. bis zum 09.09.2008 wurden 500 Lkw-Fahrer neben biographischen und allgemeinen Angaben zur Fahrsituation, nach ihren musikalischen Präferenzen und ihren Hörgewohnheiten befragt. Dies geschah einerseits durch Fragen zu bevorzugt gehörten Musikstilen und Interpreten. Andererseits wurden so genannte „klingende Präferenzen“ ermittelt, indem sich die Befragten zu besonders typischen Klangbeispielen eines Musikstils äußern sollten. Des Weiteren erfasste die Studie, wie die Fahrer Musik in schwierigen und monotonen Verkehrssituationen sowie bei Nachtfahrten einsetzen. Es lässt sich zwar feststellen, dass die Fahrer den Einsatz von Musik unbewusst der jeweiligen Verkehrssituation anpassen, allerdings tragen die Hörgewohnheiten nur teilweise zur Verkehrssicherheit bei.

Viele Angaben zeigen, dass in der jeweiligen Situation genau das Falsche gehört wird: Bei Müdigkeit z.B. wird die Musik häufig abgeschaltet und in schwierigen Verkehrssituationen laute Musik gehört. Eine vigilanz erhöhende Maßnahme durch Musik trifft zum Teil auf bereits vorhandene Gewohnheiten der Fahrer zu, kann aber durchaus durch ein entsprechendes System optimaler eingesetzt werden.

Insgesamt lässt sich feststellen, dass sich die musikalischen Präferenzen von Lkw-Fahrern deutlich von den musikalischen Vorlieben der Gesamtbevölkerung unterscheiden, da sich die wichtigsten Präferenzen über nur fünf verschiedene Kategorien erstrecken. Innerhalb dieses musikalischen Spektrums ist eine große Toleranz festzustellen, was nicht bedeutet, dass Musik als reines Hintergrundgeräusch gesehen wird – dazu sind die Äußerungen über die Bedeutung von Musik zu positiv. Die Überschaubarkeit der musikalischen Richtungen und die festgestellte Toleranz bieten die Möglichkeit, Musikprogramme zu erstellen, die von der Mehrheit der Fahrer akzeptiert werden und die ihre Rolle als eine wichtige Komponente im TopFit-Truck erfüllen werden. Mit den fünf Kategorien (Schlager, englischer Pop, Rock, Country, Charts) lassen sich über 90% der musikalischen Präferenzen der Fahrer abdecken.

Inhaltsverzeichnis

1 Ausgangslage.....	04
2 Methodische Vorgehensweise.....	05
2.1 Entwicklung des Fragebogens	
2.1.1 Leitfadengestützte Interviews	
2.1.2 Auswertung der leitfadengestützten Interviews	
2.1.3 Fragebogenkonstruktion	
2.1.4 Klingende Präferenzen	
2.2 Durchführung der Erhebung	
3 Ergebnisse.....	12

3.1 Biographische Angaben und allgemeine Äußerungen

- 3.1.1 Geschlecht
- 3.1.2 Alter
- 3.1.3 Nationalität der Fahrer
- 3.1.4 Speditionen
- 3.1.5 Familienstand
- 3.1.6 Beschäftigungszeit
- 3.1.7 Befindlichkeit
- 3.1.8 Befahrene Region
- 3.1.9 Generelles Überholverbot
- 3.1.10 Raststätten oder Autohof
- 3.1.11 Wöchentliche Arbeitszeit
- 3.1.12 Häufigkeiten von Nachtfahrten

3.2 Musikalisches Verhalten und musikalische Präferenzen

- 3.2.1 Maßnahmen gegen Langeweile und Müdigkeit
- 3.2.2 Wichtigkeit des Musikhörens
- 3.2.3 Einsatz von Musik in unterschiedlichen Verkehrssituationen
- 3.2.4 Konflikte mit dem Beifahrer
- 3.2.5 Verbale Präferenzen
- 3.2.6 Präferenzmuster
- 3.2.7 Klingende Präferenzen
- 3.2.8 Zusammenhang von klingenden und verbalen Präferenzen
- 3.2.9 Typisierung der Fahrer
- 3.2.10 Alter und musikalische Präferenz

4 Diskussion und Fazit.....	32
5 Ausblick.....	38
6 Literaturverzeichnis.....	39
7 Anhänge.....	40
A. Fragebogen	
B. Kurzniederschriften der Leitfaden-Interviews	
C. Erfahrungsberichte	
D. CD (Speditionen, bevorzugte Interpreten, sonstige Musikrichtungen, Maßnahmen gegen Langeweile und Müdigkeit, Hörbeispiele)	

1. Ausgangslage

Die Daimler AG wird eine Reihe von aktivierenden Maßnahmen in einem Konzept mit dem Namen „TopFit-Truck“ integrieren, um innerhalb der vorgeschriebenen Lenk- und Ruhezeiten die Aufmerksamkeit und allgemeine Kondition von Lkw-Fahrern zu optimieren.

Eine dieser Maßnahmen soll der gezielte Einsatz von Musik sein. Wird mit Hilfe der Lenkdaten ermittelt, dass ein Lkw-Fahrer Ermüdungserscheinungen zeigt, so soll dem Fahrer neben anderen Maßnahmen aktivierende Musik angeboten werden. Die Musik muss dabei zum einen den Präferenzen des Fahrers entsprechen und zum anderen bestimmten Aktivierungsparametern genügen. Der Einsatz erfolgt zunächst mit leicht aktivierender Musik und wird im Verlauf der Darbietung in seiner aktivierenden Wirkung gesteigert, da Forschungen gezeigt haben, dass bei einer eher ermüdeten Person der Einsatz von gering aktivierender Musik am sinnvollsten erscheint („Der Fahrer muss dort abgeholt werden, wo er steht“) und dann in ihrem Aktivierungsgehalt allmählich gesteigert wird.

Für den Einsatz von Musik zur Steigerung der Aktivierung stehen zwei grundlegende Verfahren zur Diskussion:

1. TopFit-Musicsets: Es sich um eine speziell ausgewählte Zusammenstellung von Musik, die unterschiedlichen Präferenzen entspricht und pro Kategorie in drei Aktivierungsgraden eingeteilt ist.
2. TopFit-Musicfinder: Eine Suchmaschine ermittelt geeignete Musikstücke nach den oben genannten Kriterien.

Als Voraussetzung für die Erstellung spezifischer Musikprogramme beziehungsweise für die Programmierung einer entsprechenden Suchmaschine war daher die Erhebung einer großen Stichprobe vorzunehmen, um ein genaues Bild von den Präferenzen und den musikalischen Verhaltensweisen von Truckern zu erhalten. Darüber hinaus sollten noch zusätzliche Fragen erhoben werden, die für die Daimler AG von allgemeinem Interesse sind.

2. Methodische Vorgehensweise

Die Planung, Durchführung und Auswertung erfolgten am Institut für Musik und Musikwissenschaft der Technischen Universität Dortmund unter der Leitung von Prof. Dr. Günther Rötter.

2.1. Entwicklung des Fragebogens

2.1.1. Leitfadengestützte Interviews

Zur Konstruktion des Fragebogens war es notwendig, eine breite, informationsbezogene Ausgangsbasis zu schaffen. Aus diesem Grund sollten vor der Entwicklung eines entsprechenden Fragebogens sechs qualitative, leitfadengestützte Interviews mit Fernfahrern möglichst unterschiedlicher Transportunternehmen durchgeführt werden. Die Erhebung qualitativer Daten zur Beantwortung der Ausgangsfragestellung erschien notwendig, da diese eine Quelle von vielfältigen Beschreibungen und Erklärungen von Einstellungen, Hörgewohnheiten und Verhaltensformen bietet. Der offene Zugang zum Feld gab den Probanden die Gelegenheit, ihre Erfahrungen ohne die Vorgabe einengender Antwortkategorien frei zu äußern. Somit konnte es bei entsprechender Auswahl einer möglichst breiten Gruppe von Fahrern gelingen, Fragebogeninhalte zu entwickeln, die umfassend für die Fragestellung maßgeblichen Faktoren sind.

Neben allgemeinen demographischen Angaben wie Geschlecht, Alter, Nationalität, Familienstand, der Frage nach dem Transportunternehmen und der Beschäftigungsdauer kristallisierten sich nach ausführlicher Diskussion im Team die folgenden fünf Leitfragen heraus:

- Wie geht es Ihnen und welche Strecke haben Sie demnächst zu fahren? (Warm up)
- Hatten Sie ein besonderes Erlebnis in Ihrer Tätigkeit, welches Sie mit Musik verbinden? (Motivation)
- Welche Musik bevorzugen Sie in Ihrer Freizeit, welche in Ihrem Job? (Stile, Interpreten)
- Hängt dies bei Ihnen von einer bestimmten Strecke (schwer/leicht) oder Tageszeiten ab? (Situative Komponenten)
- Hat sich Ihr Musikgeschmack innerhalb Ihrer Berufstätigkeit geändert? (Einfluss der Tätigkeit als Fahrer auf Präferenzen)

2.1.2. Auswertung der leitfadengestützten Interviews

In der Zeit vom 26. Juni bis zum 8. Juli 2008 wurden sechs leitfadengestützte Interviews durchgeführt. Die männlichen Fahrer, deren Alter sich zwischen 24 und 63 Jahren bewegte, gehörten den Speditionen Fricke, Anders und einer namentlich nicht genannten Spedition an. Beschäftigt waren die Fahrer zwischen 2 und 30 Jahren, alle waren verheiratet und deutscher Nationalität.

Leitfrage 1: *Wie geht es Ihnen und welche Strecke haben Sie demnächst zu fahren?*

Diese Frage diente mehr dem „Warm up“ und zeigte größtenteils gut gelaunte Probanden, von denen zwei vorwiegend im Ruhrgebiet fahren, zwei innerhalb ganz Deutschlands mit gelegentlichen Touren nach Holland und zwei bewegten sich im gesamten europäischen Raum. Bei der Fragebogenkonstruktion erschien eine Dreiteilung der Frage nach dem zu befahrenden Gebiet sinnvoll.

Leitfrage 2: *Hatten Sie ein besonderes Erlebnis in Ihrer Tätigkeit, welches Sie mit Musik verbinden?*

Hier sollten vor allem motivationale Aspekte erfasst werden, die einen ersten Einblick in die Bedeutung von Musik für die Fahrer geben sollten. Die Antworten auf diese Frage liefen aber auf die Beschreibung von alltäglichen Hörgewohnheiten hinaus. Dabei zeigte sich, dass vorwiegend das Radio als Medium genutzt wird, gefolgt von CD und sogar Kassette. Als Vorteil des Radiohörens wird die Aktualität genannt.

Interessant erscheint in diesem Zusammenhang, dass Musik zweimal in Bezug auf seine aktivierende Wirkung hin genannt wird:

- „Es ging mir mehr darum, wach zu bleiben, da sucht man dann schon einmal Musik aus dem Radio, die der Schläfrigkeit entgegenwirkt.“
- „... wenn ich nachts durchfahren muss oder generell nachts fahre, dann lege ich meine Andrea-Berg-Platte ein und muss laut mitsingen, sodass ich am nächsten Tag total heiser bin, aber das mache ich auch immer nur nachts.“

Erste Hinweise deuten auf Countrymusik als bevorzugte Musikrichtung hin.

Die Auswertung der Frage 2 gibt Anhaltspunkte auf einen differenzierten Einsatz von Musik je nach Tageszeit und Wachheitsgrad, so dass ein Teil der Fragen des endgültigen Befragungsinstrumentes sich ausführlich mit dem Einsatz von Musik nach Tageszeit, Wachzustand und Verkehrssituation befassen sollte.

Leitfrage 3: *Welche Musik bevorzugen Sie in Ihrer Freizeit, welche in Ihrem Job?*

Hier sollten Anhaltspunkte für die Ermittlung des bevorzugten Musikstils gesucht werden und es wurde erwartet, dass sich Äußerungen zu spezifisch berufsbedingten Musikrichtungen ergaben.

Bezüglich des Stils ergaben sich Vorlieben für aktuelle Musik aus dem Radio, aber auch für Musik auf CD, dann zeigten sich dabei Präferenzen für Rock, Countrymusik, 80/90er, aber auch für Schlager. Dass Musik in seiner aktivierenden Funktion genutzt wird, darauf weisen fast alle Äußerungen indirekt hin, da angegeben wird, dass zu Hause ruhigere Musik bevorzugt beziehungsweise weniger Musik gehört wird. Auch dies spricht für die Aufnahme von Fragen, die den differenzierten Einsatz von Musik in bestimmten Fahrsituationen ermitteln sollen.

Leitfrage 4: Hängt dies bei Ihnen von einer bestimmten Strecke (schwer/leicht) oder Tageszeiten ab?

Hier zeigen sich zwei Fahrertypen.

Typ 1 sieht Musik nur als ein Hintergrundgeräusch, welches ständig präsent ist:

- „Ach wissen Sie, eigentlich ist mir die Musik nicht so wichtig. Die Hauptsache ist, dass etwas im Hintergrund läuft. Dann macht man mal vielleicht ein bisschen lauter, wenn man ein Lied ganz gut findet, aber sonst ist mir das total egal.“

Typ 2 setzt Musik ganz bewusst ein. Leichtere und leisere Musik wird bei schwereren Fahrstrecken eingesetzt. **In entspannten Situationen werden auch Sprachsendungen gehört, die mehr Aufmerksamkeit erfordern.**

- „Bei schweren Strecken, wo ich mich wirklich auf das Fahren konzentrieren muss, ist es so, dass ich leichte Musik höre und sie auch meist etwas leiser drehe. Bei leichten Strecken, höre ich alles querbeet.“
- „Ganz selten ist es aber, dass ich mein Radio ganz ausstelle.“
- „Es ist sogar so, dass wenn ich viel Schlaf bekomme, also wirklich relativ regelmäßig fahren kann und ich weiß, wann meine nächste Strecke startet, dann höre ich mir im Radio auch gerne Politik und/oder Wirtschaftssendungen an, allerdings trifft dies nachts gar nicht zu.“

Nachts wird die Musik zur Erhöhung der Aufmerksamkeit lauter eingestellt oder durch Mitsingen wird die Aktivierung erhöht.

Leitfrage 5: Hat sich Ihr Musikgeschmack innerhalb Ihrer Berufstätigkeit geändert? (Einfluss der Tätigkeit als Fahrer auf Präferenzen)

Hier geben die meisten der Interviewten an, dass sich keine Änderung ergeben hat, nur in zwei Fällen wird von Änderungen berichtet:

- „Ja, also zur Countrymusik bin ich eigentlich nur durch meinen Job gekommen, aber den Rock'n Roll habe ich auch schon vor meiner Tätigkeit gehört.“
- „Einen Einfluss meiner Tätigkeit auf meine Hörgewohnheiten in dem Sinne, wie ich es hier schon beschrieben habe, gibt es schon, allerdings hat meine Arbeit wenig Einfluss auf meinen Musikgeschmack, nur dass ich auf der Arbeit wirklich kein Klassik hören kann, da sie auf mich einschläfernd wirkt.“

Aus dieser Frage ergibt sich, dass auf die Veränderungen durch die berufliche Tätigkeit in der abschließenden Erhebung kein großer Wert gelegt werden sollte, lediglich Präferenzen für Country-Musik könnten durch berufliche Sozialisation entstanden sein, was bei einer Auswertung der Fragebögen berücksichtigt werden sollte.

2.1.3 Fragebogenkonstruktion (s. Anhang)

Ein leitfadengestütztes Interview erlaubt keine Schlüsse, die empirisch abgesichert sind. Es dient als Ausgangsbasis für die Generierung von Hypothesen. In diesem Sinne erfüllt es eine wichtige Aufgabe und sollte jeder größeren Untersuchung vorgeschaltet werden. Mit Hilfe der leitfadengestützten Interviews werden folgende Hypothesen aufgestellt:

1. Differenzierter Einsatz von Musik

- H_1 : Lkw-Fahrer setzen Musik zur Unterstützung Ihrer Vigilanz ein.
- H_0 : Lkw-Fahrer sehen Musik lediglich als permanent dargebotenes Hintergrundgeräusch, ohne dass ein differenzierter Einsatz erfolgt.

Einiges spricht dafür, dass die Arbeitshypothese H_1 zutrifft, was hieße, dass die TopFit-Musicsets oder der TopFit-Musicfinder bereits auf Verhaltensmuster treffen, die nur noch zum richtigen Zeitpunkt unterstützt werden müssten.

Hierauf war also im zu entwickelnden Fragebogen ein wichtiges Augenmerk zu richten und es ergaben sich daraus die Fragen 11,12 und 13. Forschungen zeigten, dass Musik in unterschiedlichen Verkehrssituationen zu sehr unterschiedlichen Fahrleistungen führt.¹ Wir wollten wissen, wie Lkw-Fahrer Musik in unterschiedlichen Fahrsituationen einsetzen. Möglicherweise setzen sie Musik unbewusst bereits so ein, dass sie ihre Fahrleistungen optimal unterstützt.

Bisherige Untersuchungen hatten vor allem gezeigt, dass besonders laute Musik stärker aktiviert. Dasselbe gilt für schnelle Musik, vorausgesetzt sie entspricht den Präferenzen des Fahrers. Diese Aktivierung ist aber nur in Situationen nützlich, in denen auf der Straße eine eher entspannte Lage herrscht. Die folgende Graphik mag dies veranschaulichen:

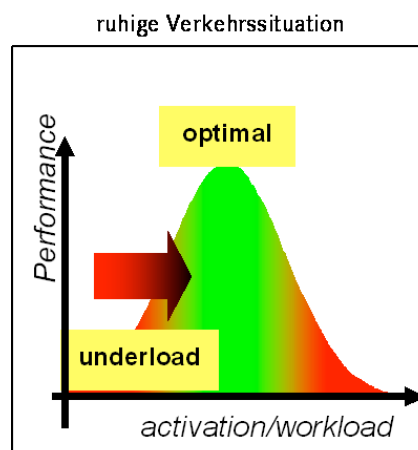


Abbildung 1: Zusammenhang zwischen Aktivierung und Leistung in einer ruhigen Verkehrssituation

¹ Vgl. Rötter, Günther: Musik und Emotion. Musik als psychoaktive Substanz - Musikalischer Ausdruck - Neue experimentelle Ästhetik - Emotionstheorien - Funktionale Musik. In: De la Motte-Haber, Helga; Rötter, Günter (Hg.): Musikpsychologie. Laaber-Verlag, Laaber 2005. S. 311ff.

Der Zusammenhang zwischen Aktivierung und Leistung ist umgekehrt U-förmig. Befindet sich der Fahrer durch zu wenige Außenreize auf einem zu niedrigen Aktivierungsniveau, so kann Musik durch zusätzliche Aktivierung die Leistung optimieren, was sich zum Beispiel in einer Verbesserung der Reaktionszeit bemerkbar macht (Abbildung 1).

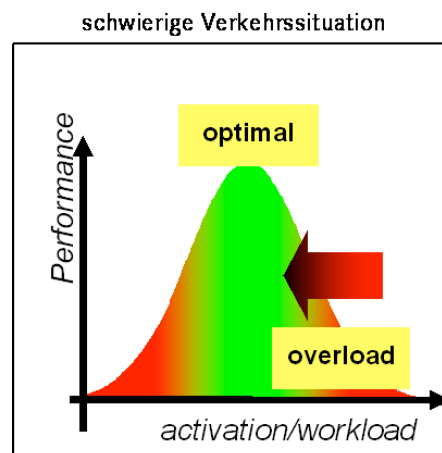


Abbildung 2: Zusammenhang zwischen Aktivierung und Leistung in einer schwierigen Verkehrssituation

Verlangt die Verkehrssituation hingegen viel Aufmerksamkeit vom Fahrer, dann ist das Hören von Musik eher gefährlich, da sich durch Überaktivierung erhebliche Erhöhungen der Reaktionszeit ergeben (Abbildung 2). Hier wäre das Abschalten der Musik sinnvoll, oder zumindest leise Musik wäre dann - ein konstanter Dynamikverlauf vorausgesetzt - ebenfalls ratsam.

Somit haben wir drei Fragen nach unterschiedlichen Verkehrssituationen gestellt:

Fahrten mit wenig Aktivierung:

- „Wenn ich nachts fahre, dann höre ich lieber (schnelle/langsame/laute/leise/keine) Musik.“ (Frage 11)
- „Wenn ich müde bin, höre ich lieber (schnelle/langsame/laute/leise/keine) Musik.“ (Frage 12)

Fahrten mit hoher Aktivierung durch das Verkehrsgeschehen:

- „Wenn ich schwere Strecken zu fahren habe, dann höre ich (schnelle/langsame/laute/leise/keine) Musik.“ (Frage 13)

2. Musikalische Präferenzen

- H1: Lkw-Fahrer haben als besonders homogene Berufsgruppe spezifische musikalische Präferenzen, die sich in wenige Kategorien einteilen lassen.
- H0: Die musikalischen Präferenzen von Lkw-Fahrern unterscheiden sich nicht von denen anderer Autofahrer und sind gleichermaßen heterogen.

Für das Zutreffen der H1 sprechen Äußerungen der Interviewten, die mehrfach Countrymusik und Schlagerinterpreten erwähnen. Kategorien wie Klassik oder Jazz werden nicht genannt. Das Erfragen von musikalischen Präferenzen bietet gewisse methodische Schwierigkeiten, da Äußerungen zu Begriffen wie zum Beispiel „Rock“ auf der Sender- und Empfängerebene Unterschiedliches bedeuten kann. Daher wird im Fragebogen die Kategorisierung in vierfacher Hinsicht erfragt:

1. Auf einer Begriffsebene (Frage 9).
2. Reichten die vorgegebenen Kategorien nicht aus, so konnte ein Textfeld „sonstiges“ ausgefüllt werden.
3. Auf einer Interpretenebene (Frage 10).
4. Als „klingende Präferenz“ (Frage 15). Dazu wurde eine Beispielsammlung von Musikstücken zusammengestellt, die als Grundlage für das Erhebungsinstrument „Klingende Präferenzen“ diente. Die Hörbeispiele wurden aus einer sehr großen Datenbank ausgewählt mit dem Ziel, besonders typische Vertreter der jeweiligen Kategorie darzustellen. Hierzu wurden 300 Beispiele gehört und nach einer sehr langen und eingehenden Diskussion im Team sechs Stücke ausgewählt, die stellvertretend für die Kategorien „Countrymusik deutsch“, „Countrymusik englisch“, „Schlager“, „Musik der Siebziger, Achtziger und Neunziger“ und „Rock“ stehen.

3. Zusammenfassende Beschreibung der einzelnen Fragen

Nach einem rein deskriptiven Teil dient die Frage 1 (Befindlichkeit) als „emotionaler Türöffner“, gefolgt von einer Frage nach der befahrenen Region (Frage 2).

Aus allgemeinem Interesse soll die Meinung zum Überholverbot (Frage 3) eingeholt werden. Diese Frage hat aber zusätzlich eine ähnliche Funktion wie Frage 1.

Ebenfalls von allgemeinem Interesse war die Frage 4 nach dem bevorzugten Aufenthaltsort für Pausen.

Die Fragen 5 und 6 (Nachtfahrten und wöchentliche Arbeitszeit) sollten ein Bild über die berufliche Belastung der Fahrer liefern.

Frage 7 diente der Erhebung von Maßnahmen gegen Müdigkeit, wobei hier die Nennung von Musik besonders aufschlussreich erschien.

Auch die Bedeutung von Musik allgemein erscheint im Rahmen dieser Untersuchung von Interesse (Frage 8).

Die Fragen 9-13 und 15 wurden im vorigen Abschnitt hergeleitet, Fragen 9-10 dienen wie Frage 15 der Ermittlung musikalischer Präferenzen. Die Fragen 11-13 sollen einen differenzierten Einsatz von Musik in unterschiedlichen Fahrsituationen ermitteln.

Frage 14 zielt auf Konfliktlösungen im Falle eines Beifahrers mit anderen musikalischen Präferenzen.

Frage 15 erhob die Bewertung klingender Präferenzen durch Musikstücke, die den Probanden akustisch dargeboten wurden.

2.2. Durchführung der Erhebung

Für die Datenerhebung selbst bot sich eine Fahrerbefragung an 500 Trucker. Gleichermaßen sollten möglichst unterschiedliche Altersgruppen und Fahrer unterschiedlicher Lkw-Typen getestet werden. Auch aus diesem Grund empfahl sich eine persönliche Befragung auf Raststätten an, so dass die Probanden beim Verlassen des Fahrzeugs direkt angesprochen und befragt werden konnten. Die zu befragenden Personen sollten dabei jeweils eine Reihe von kurzen Musikausschnitten beurteilen (klingende Präferenzen) und Fragen zu ihren musikalischen Vorlieben beantworten (verbale Präferenzen), zudem wurden sie über ihre Hörgewohnheiten befragt. Die Organisation sowie die Durchführung der Befragung selbst wurden von Mitarbeiterinnen unseres Teams vorgenommen, welche bereits einschlägige Erfahrungen in der Durchführung persönlicher Interviews hatten sammeln können. Zur Erhöhung der Teilnahmebereitschaft wurde ein Baseball-Cap mit dem Aufdruck „Mercedes-Benz“ als Aufwandsentschädigung für ein gegebenes Interview überreicht.

Die Befragungen wurden während zweier Trucker-Festivals (18.7. Fulda und 9. 8. Kaunitz), auf unterschiedlichen Raststätten wie Rhynern (A2), hauptsächlich jedoch auf der Raststätte „Lichtendorf Süd“ in der Zeit vom 22.07. bis zum 09.09.2008 durchgeführt. Die Befragung, die sich zunächst etwas langwierig gestaltete, kam durch die Hinzunahme weiteren Personals und durch größere Routine zunehmend in Gang. Waren zunächst ca. 15-20 Minuten pro Befragung notwendig, so verkürzte sich diese Zeit auf 5-10 Minuten gegen Ende der Untersuchung. Hinzu kamen ca. 5 Minuten für die Ermittlung der „Klingenden Präferenzen“.

Aus Sicherheitsgründen waren zunächst zwei Interviewerinnen pro Befragung vorgesehen, bald stellte sich aber heraus, dass pro Befragung eine Interviewerin genügte. Dass die Sicherheit gewährleistet war, zeigte sich unter anderem daran, dass sich sehr oft Polizeibeamte (durchschnittlich einmal am Tag) bei den Interviewerinnen nach dem Vorhaben erkundigten. Die Klientel der Lkw-Fahrer erwies sich als sehr freundlich und auskunftsbereit, durchschnittlich nur einmal pro Tag gab es eine Antwortverweigerung. Überhaupt zeigen unsere Beobachtungen - sowohl auf den Trucker-Festivals als auch auf den Raststätten - dass das Image des Lkw-Fahrers in der Öffentlichkeit einiger Korrekturen bedarf. Ein derart freundliches Entgegenkommen und eine so hohe Bereitwilligkeit hatten wir in unserer Planungsphase nicht vorausgesetzt.

3. Ergebnisse

Für die statistische Auswertung wurden das Programm SPSS 16 (Macintosh) und die Programmiersprache R verwendet, die die Erstellung von Verfahren ermöglicht, die in SPSS 16 nicht zur Verfügung stehen. Zur Darstellung der graphischen Präsentation von Ergebnissen diente vorwiegend das Programm DeltaGraph 5 (Macintosh) und das Programm Numbers für Macintosh.

Im Folgenden werden in 3.1. die Ergebnisse der biographischen und allgemeinen Äußerungen und in 3.2. die Ergebnisse zum musikalischen Verhalten und den musikalischen Präferenzen erläutert.

3.1. Biographische Angaben und allgemeine Äußerungen

3.1.1. Geschlecht

Unter den 500 befragten Personen befanden sich drei Fahrerinnen, das entspricht einem Anteil von 0,6%.

3.1.2. Alter

Das Alter der Probanden beträgt im Mittel 42,55 Jahre (Median 42 Jahre, Min.: 19 Jahre, Max.: 68 Jahre). Das Alter ist nicht normalverteilt: Der Kolmogorov-Smirnov-Test zeigt eine signifikante Abweichung der Stichprobe von der Normalverteilung ($Z = 1,362$, $p = .049$). Abbildung 1 stellt die Altersverteilung mit Normalverteilungskurve dar und veranschaulicht einen leichten Überhang von älteren Fahrern im Bereich zwischen 50 und 60 Jahren.

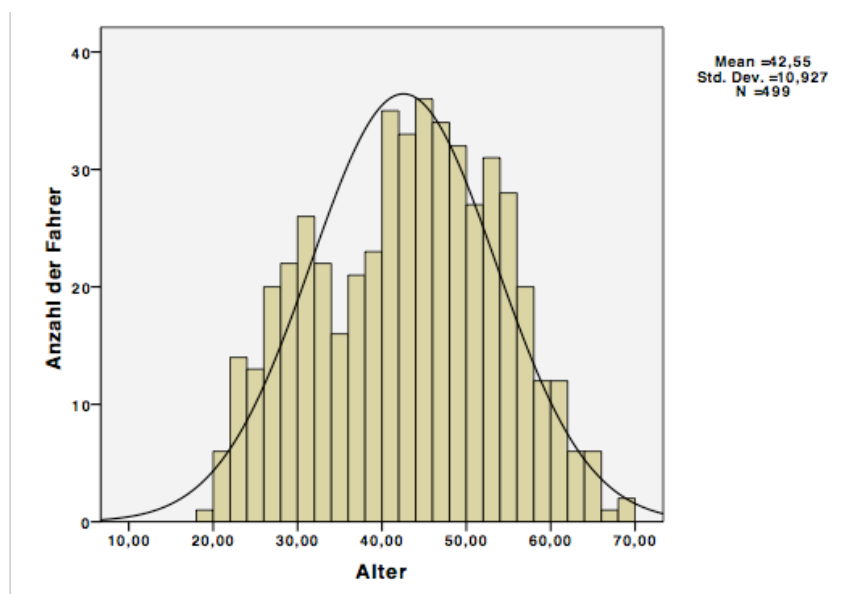


Abbildung 3: Altersverteilung mit Normalverteilungskurve

3.1.3. Nationalität der Fahrer

Befragt wurden ausschließlich deutsche und sehr gut deutsch sprechende Fahrer.

Tabelle 1: Verteilung der Nationalitäten bei den 500 interviewten LKW-Fahrern

		Nationalität			
		Anzahl	Prozent	Gültige Prozent	Kumulative Prozent
Gültig	deutsch	453	90,6	90,8	90,8
	osteuropäisch	18	3,6	3,6	94,4
	benelux	8	1,6	1,6	96,0
	spanisch	3	,6	,6	96,6
	sonstiges	17	3,4	3,4	100,0
	Total	499	99,8	100,0	
Fehlend	System	1	,2		
Gesamt		500	100,0		

3.1.4. Speditionen

Die befragten Fahrer gaben 380 unterschiedliche Speditionen an. Eine genaue Auflistung befindet sich auf der beigelegten CD.

3.1.5. Familienstand

27 % der Fahrer sind ledig, 57 % verheiratet, 15,4 % geschieden und 0,6 % verwitwet. Dies entspricht der Verteilung der berufstätigen Bevölkerung in Deutschland.

3.1.6. Beschäftigungszeit

Die durchschnittliche Beschäftigungszeit beträgt 16,79 Jahre.

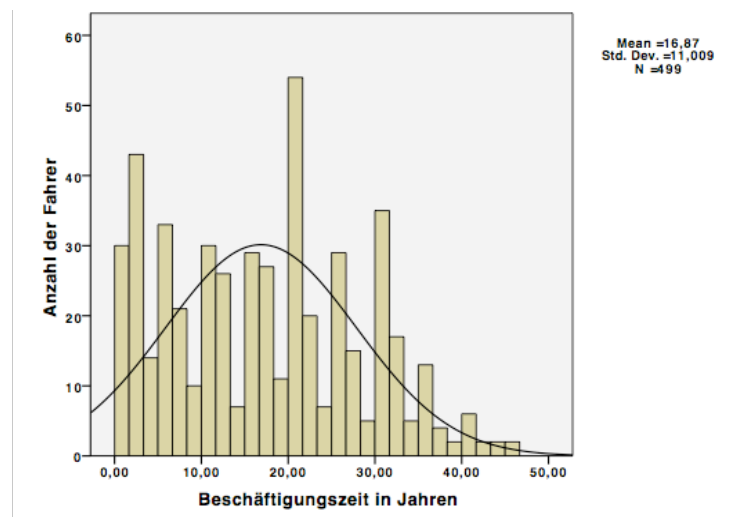


Abbildung 4: Darstellung der Häufigkeitsverteilung der Beschäftigungszeit. Abgebildet ist die Beschäftigungszeit in Jahren für alle 500 Probanden.

3.1.7. Befindlichkeit

53,7 % der Fahrer schätzen ihre Stimmung als sehr gut (Note 1) und gut (Note 2), 30,4 % als befriedigend (Note 3) ein. Lediglich 7,4 % der Fahrer berichten von sehr schlechter Stimmung (Note 6).

3.1.8. Befahrene Region

6 % der Fahrer geben an, regional und 45,8 % innerhalb von Deutschland tätig zu sein. 48,2 % berichten, dass sie europaweit fahren.

3.1.9. Generelles Überholverbot

Wie die Daimler AG in Fahrexperimenten bereits gezeigt hat, wirken Fahrmanöver, wie beispielsweise ein Überholvorgang, aktivierend auf den Fahrer und so einer Ermüdung durch Monotonie entgegen. 17 % der Fahrer äußern sich positiv gegenüber einem generellen Überholverbot, der überwiegende Teil spricht sich gegen das Überholverbot aus (67,8%) und 15,2 % sehen dieses Problem situationsbedingt.

3.1.10. Raststätten oder Autohof?

Zusätzlich wurde die Präferenz für die Nutzung von Autohöfen beziehungsweise Raststätten sowie ihre Vor- und Nachteile erhoben. 17,8% ziehen Autobahnraststätten vor, 19,4% bevorzugen Autohöfe und 56,2% nutzen beide Möglichkeiten. Die Argumente für die Wahl eines Aufenthaltsortes sind in den Abbildungen 5 und 6 zusammengefasst.

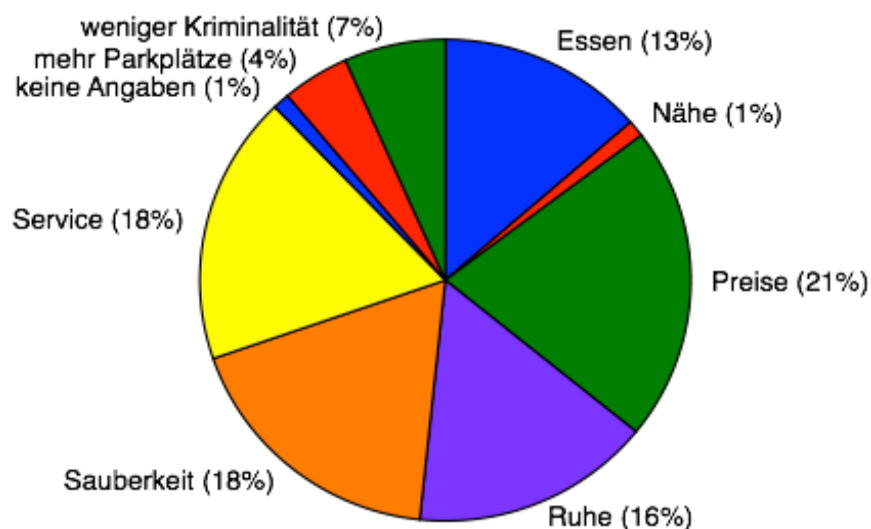


Abbildung 5: Gründe für die Nutzung von Rasthöfen

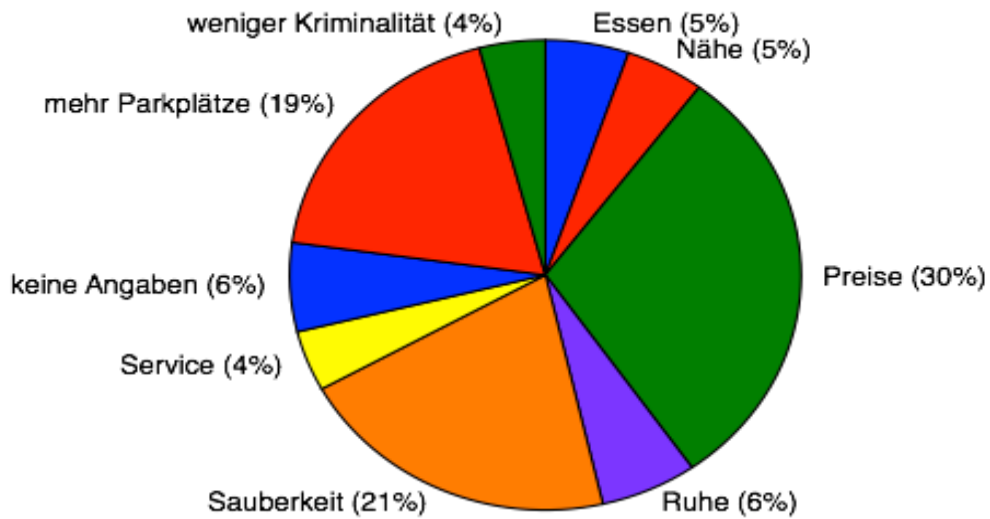


Abbildung 6: Gründe für die Nutzung von Autohöfen

3.1.11. Wöchentliche Arbeitszeit

Die durchschnittliche wöchentliche Arbeitszeit beträgt 57,95 Stunden (Median: 60 Stunden, Min.: 30 Stunden, Max.: 80 Stunden).

3.1.12. Häufigkeit von Nachtfahrten

72,6 % der Fahrer berichten, auch nachts zu fahren. 18,73 % aller Nachtfahrer geben an, fünf, sechs oder sieben Nächte unterwegs zu sein, 81,27% aller Nachtfahrer fahren zwischen einer und vier Nächten.

Tabelle 2: Häufigkeiten von Nachtfahrten

	Anzahl der Fahrer	Prozent
Nächte pro Woche	1,00	57
	2,00	86
	3,00	113
	4,00	39
	5,00	57
	6,00	10
	7,00	1
	Total	363
Fahrer, die nachts nicht fahren	137	27,4
Total	500	100,0

3.2. Musikalisches Verhalten und musikalische Präferenzen

3.2.1. Maßnahmen gegen Langeweile und Müdigkeit

156 der 500 befragten Trucker (31,2 %) setzen Musik als Maßnahme gegen Müdigkeit oder Langeweile ein.

3.2.2. Wichtigkeit des Musikhörens

413 Trucker (82,6 %) geben an, dass ihnen Musik sehr wichtig beziehungsweise wichtig sei. 66 Fahrer (13,2 %) äußern sich mit einem neutralen „geht so“. Lediglich 20 (4 %) Personen geben an, Musik während des Fahrens zu hören sei ihnen nicht wichtig. (Test auf Gleichverteilung der vier Kategorien: $\chi^2 = 348,36$; $df = 3$; $p = .00$).

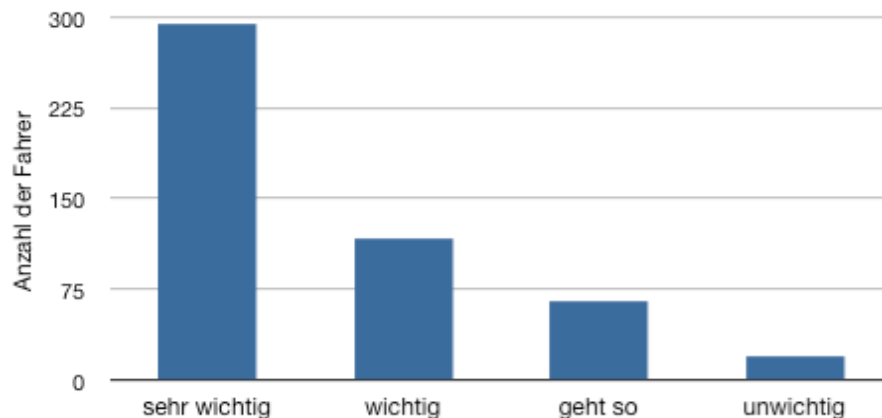


Abbildung 7: Wichtigkeit des Musikhörens während der Fahrt

3.2.3 Einsatz von Musik in unterschiedlichen Verkehrssituationen

Es wurde gefragt, welche Musik nachts, bei Müdigkeit oder bei einer schwierigen Strecke gehört wird. Mehrfachantworten waren möglich, das heißt, ein Fahrer konnte bis zu vier Musikarten angeben (schnell/langsam/laut/leise Musik) oder keine. Die statistische Absicherung dieser Daten stieß zunächst auf Schwierigkeiten, da in den gängigen Statistikprogrammen kein Verfahren zur inferenzstatistischen Auswertung von Mehrfachantworten mit oft fehlenden Werten zur Verfügung stand. In der Statistikprogrammiersprache „R“ fand sich dann die Möglichkeit den „Test of Proportions“ von Edwin B. Wilson (1927) zu programmieren, der die Irrtumswahrscheinlichkeit der bei diesen drei Fragen gewonnenen Daten zu berechnen erlaubte.² Das Histogramm zeigt die Ergebnisse der Stichprobe. Die Häufigkeitsunterschiede sind hochsignifikant. Der Test nach Wilson liefert folgende Werte: Nachtfahr-

² Ich danke meinem Kollegen, Herrn Jun. Prof. Dr. Uwe Ligges, für wichtige Informationen.

³ Mit dem Begriff Müdigkeit ist die durch Monotonie hervorgerufene Schläfrigkeit gemeint und nicht der körperliche Zu-

ten: $\text{Chi}^2 = 541,59$; $\text{df} = 4$; $p < 2.2e-16$; Fahrten bei Schläfrigkeit durch Monotonie: $\text{Chi}^2 = 174,39$; $\text{df} = 4$; $p < 2.2e-16$; Schwere Strecken: $\text{Chi}^2 = 61,8991$; $\text{df} = 6$; $p = 1.157e-12$.

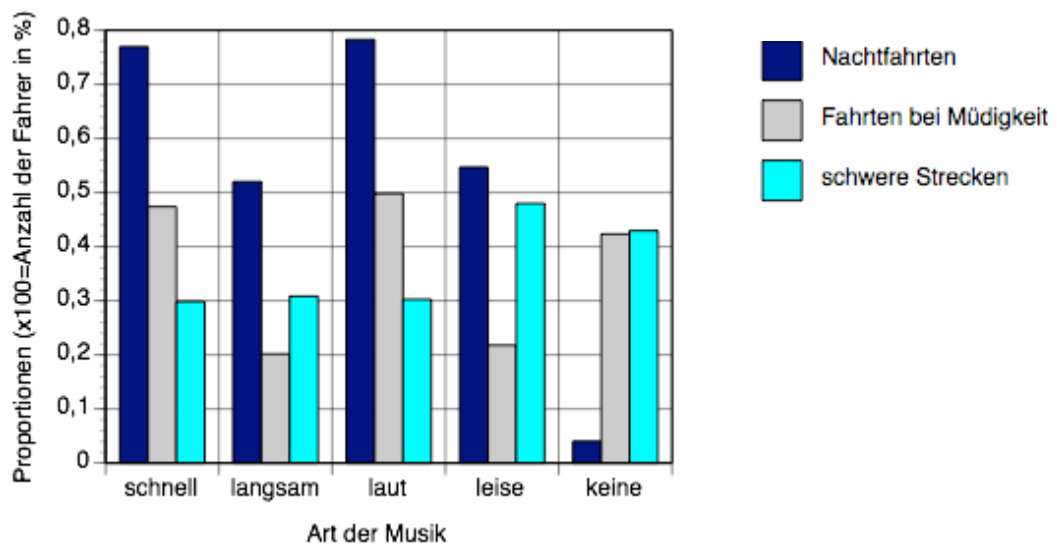


Abbildung 8: Musikeinsatz in unterschiedlichen Verkehrssituationen

Es ergibt sich ein eher unklares Bild: Betrachten wir die Nachtfahrten (blaue Balken), so bevorzugt die überwiegende Mehrzahl schnelle (76,9 %), aber auch laute Musik (78,1 %). Leise Musik wird von 54,4 % der Trucker gehört und langsame Musik von 52,1 % der Fahrer. Nur wenige Fahrer verzichten auf das Hören von Musik (4 %).

Fahrten bei Müdigkeit³ (graue Balken): hier geben 42,3 % an, keine Musik zu hören und 21,7 % hören leise Musik. Laute Musik wird von 49,7 % eingesetzt und schnelle Musik von 47,3 %. Langsame Musik wird nur von 20 % der Trucker gehört.

Die türkisfarbenen Balken geben die bevorzugte Musik in schwierigen Verkehrssituationen wieder. 30,2 % der Fahrer hören laute Musik und 42,8% stellen die Musik aus. Zu 48,0 % hört man leise und zu 30,8 % langsame Musik in dieser Verkehrssituation. Schnelle Musik wird von 29,8 % der Fahrer gehört.

3.2.4. Konflikte mit dem Beifahrer

Die Frage „Was machen Sie, wenn Ihr Beifahrer einen unterschiedlichen Musikgeschmack hat?“ beantworteten lediglich 54 Fahrer (10,8 %). Die wenigen Antworten sind in Tabelle 3 zusammengefasst:

³ Mit dem Begriff Müdigkeit ist die durch Monotonie hervorgerufene Schläfrigkeit gemeint und nicht der körperliche Zustand der Erschöpfung

Tabelle 3: Konflikte mit dem Beifahrer bezüglich der Musik

Lösungsmöglichkeiten	Anzahl der Antworten
Der Fahrer bestimmt die Musik	21
Der Beifahrer bestimmt die Musik	2
Man macht Kompromisse	19
Man dreht die Musik leiser	3
Man stellt die Musik aus	9

3.2.5. Verbale Präferenzen

Die Erfassung musikalischer Präferenzen der Fahrer erfolgte in drei Stufen. Zunächst wurden fünf Musikgenres vorgegeben: Country, Charts, Rock, 70/80/90er und Schlager. Für den Fall, dass diese fünf Kategorien wesentliche Richtungen nicht erfassen würden, konnte der Fahrer unter „Sonstiges“ noch eine eigene, ihm wichtige Kategorie nennen. Um sicher zu gehen, dass die Fahrer unter den Kategorien auch dasselbe verstanden wie wir, wurde noch einmal konkret nach einem bevorzugten Interpreten bzw. Musiker gefragt. Zur Auswertung wurden zunächst die Häufigkeiten der fünf Kategorien ausgezählt.

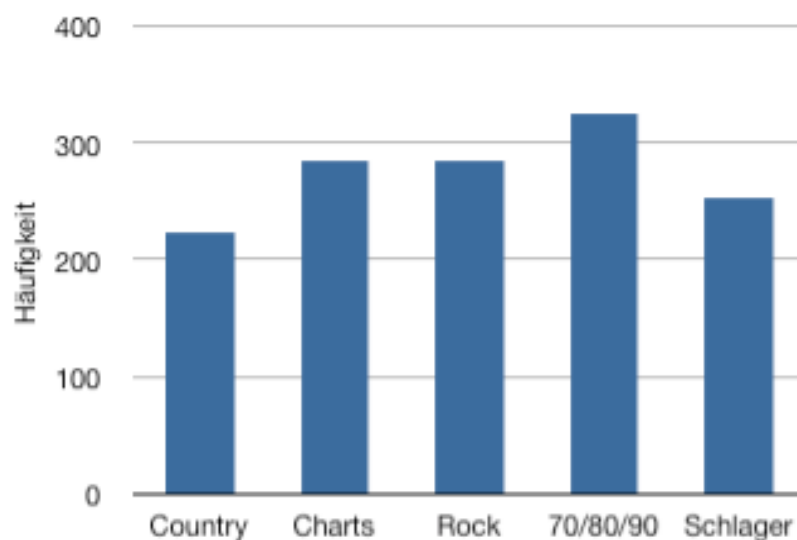


Abbildung 9: Verbale Präferenzen

In Abbildung 9 ist zu erkennen, dass die von uns generierte Kategorisierung die musikalischen Interessen der Trucker weitgehend getroffen hatte.

Der Willson-Test weist die Unterschiede als signifikant aus ($\chi^2 = 47,46$; $df = 4$; $p = 1,221e-09$). Der Grund für die Signifikanz ist auf die geringeren Wahlen von Countrymusik und die große Beliebtheit von 70/80/90er zurückzuführen. Kritisch muss angemerkt werden, dass vermutlich die Kategorie 70/80/90er nicht trennscharf genug ist. Am Schluss der Arbeit wird darauf noch einmal detaillierter eingegangen. Der nächste Schritt bestand darin, die bevorzugten Interpreten zu analysieren und dann eine Gruppierung in bestimmte Genre vorzunehmen. Das Kategoriensystem wurde erweitert, so dass sich 12 Gruppen ergaben:

- Charts
- Deutscher Rock
- Englischer Rock
- Klassik
- Deutsche Schlager/Volksmusik
- Gothic/Heavy Metal
- Deutscher Country
- Englischer Country
- Oldies
- Jazz
- Englischer Pop
- House/Techno

Das Verteilungsbild der bevorzugten Interpreten und Musiker stellt sich in Tabelle 4 folgendermaßen dar:

Tabelle 4: Bevorzugte Interpreten und Musiker

Charts	15
Deutscher Rock	13
Englischer Rock	31
Klassik	4
Deutscher Schlager/Volksmusik	17
Gothic/Heavy Metal	22
Deutscher Country	9
Englischer Country	1
Oldies	5
Jazz	1
Englischer Pop	3
House/Techno	2

Einige Kategorien weisen nicht viele Nennungen auf, so dass sie sich in die Hauptkategorien einordnen ließen. Ein entsprechendes Verfahren wendeten wir bei der Rubrik „Sonstiges“ an. Hier wurden zu einem größeren Teil Rundfunksender genannt. Um eine Einordnung der Rubrik „Sonstiges“ vornehmen zu können, die zu einem großen Anteil aus der Benennung von Rundfunksendern bestand, wurden die Profile der jeweiligen Sender untersucht. Schließlich konnten die Angaben der Fahrer aus der Kategorie „Sonstiges“ in die Klassifikation eingeordnet werden. Die Analyse der Häufigkeiten zeigt Tabelle 5:

Tabelle 5: Sonstige bevorzugte Musikstile

Charts	22
Deutscher Rock	2
Englischer Rock	10
Klassik	6
Deutscher Schlager/Volksmusik	30
Gothic/Heavy Metal	19
Deutscher Country	1
Englischer Country	2
Oldies	18
Jazz	2

Englischer Pop	6
House/Techno	11

Diese differenzierte Einteilung (vgl. absolute Häufigkeiten) wird im Schlusskapitel noch einmal aufgreifen, um dann zu einer abschließenden Klassifikation zu kommen.

3.2.6. Präferenzmuster

Von besonderem Interesse war die Frage nach bestimmten Antwortmustern beziehungsweise nach Gruppen von Fahrern, die eine bestimmte Kombination von Musikgenre präferieren, zum Beispiel eine Gruppe, die Schlager und Country wählt. Oder diejenigen, die Rockmusik und Charts und 70/80/90er präferieren. 32 Kombinationen sind möglich, wobei 30 in unserer Studie in Erscheinung traten.

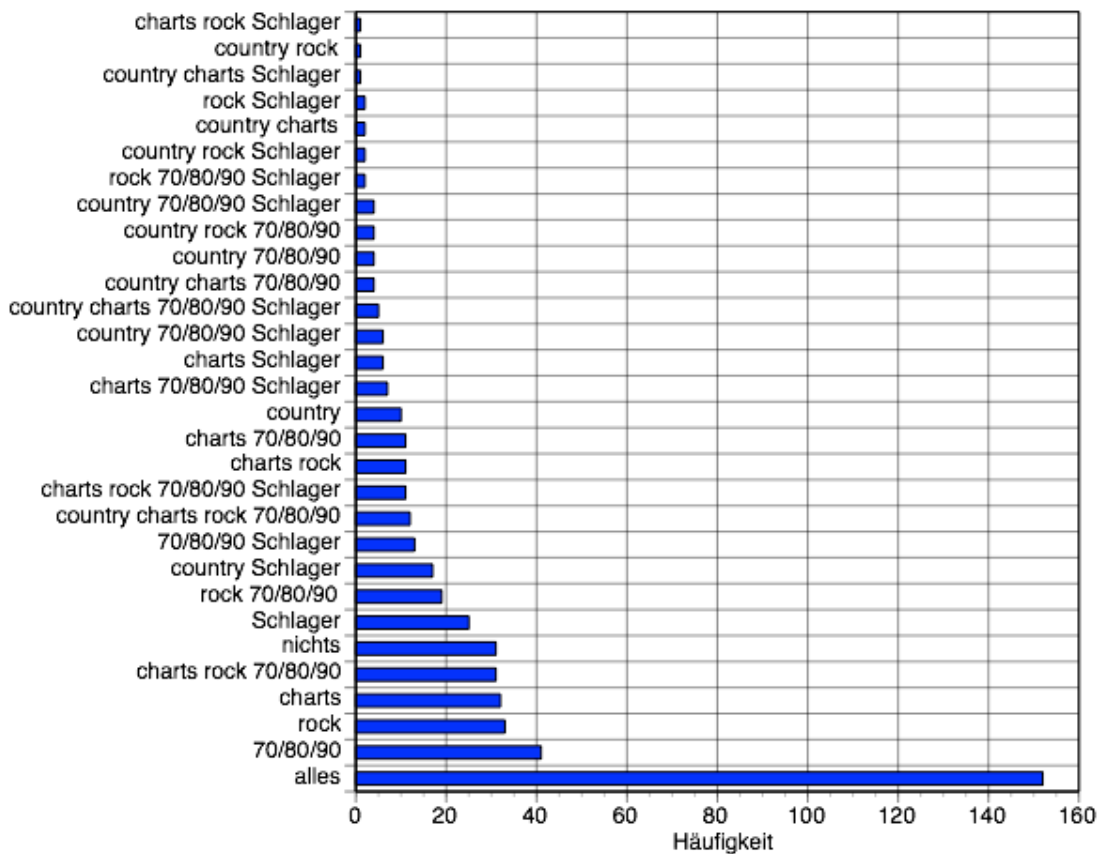


Abbildung 10: Kombinationen von bevorzugten Musikrichtungen

31 Fahrer geben keine Musik an und 152 Fahrer kreuzen jede Musik an. 183 von 500 Truckern äußern sich also musikalisch indifferent.

3.2.7. Klingende Präferenzen

Die Präferenzen der Fahrer sollten nun noch auf einer vierten Ebene abgesichert werden, indem kurze Hörbeispiele auf einer Skala von eins bis sechs (eins = sehr gut, sechs = ungenügend) bewertet werden sollten. Die sechs Hörbeispiele waren:

- Country deutsch: Gunter Gabriel - Hey Boss, ich brauch mehr Geld
- Country englisch: Johnny Cash - T for Texas
- Charts: Gavin Rossdale - Love remains the same
- Rock: System of a Down - B.Y.O.B.
- 70/80/90er: Phil Collins - I can't dance
- Schlager: DJ Ötzi - Ein Stern

Die Ausschnitte der Stücke wurden den Fahrern mit Hilfe eines iPod und einer kleinen Aktivbox präsentiert.

An dieser Stelle seien nur die mittleren Bewertungen präsentiert, da eine gründliche Analyse im Zusammenhang mit dem Alter vorgenommen wird.

Tabelle 6: Bewertung der klingenden Präferenzen (Hörbeispiele)

Klingende Präferenzen	
	Mittlere Bewertung
Country deutsch	3,47
Country englisch	4,02
Charts	3,01
Rock	4,15
70/80/90er	2,68
Schlager	3,22

3.2.8. Zusammenhang von klingenden und verbalen Präferenzen

Es war zu prüfen, ob die verbal geäußerten bevorzugten Musikstile auch mit den „Klingenden Präferenzen“ übereinstimmten. Hierzu wurde ein quasi „optisches Verfahren“ verwendet.

Die Darstellung geschieht durch so genannte Mosaik-Plots, die die Zusammenhänge zwischen zwei Variablen darstellen können. Für die sechs Stile wurden 7 Plots erzeugt, wobei bei der Countrymusik ein deutsches und ein englisches Beispiel akustisch dargeboten wurden.

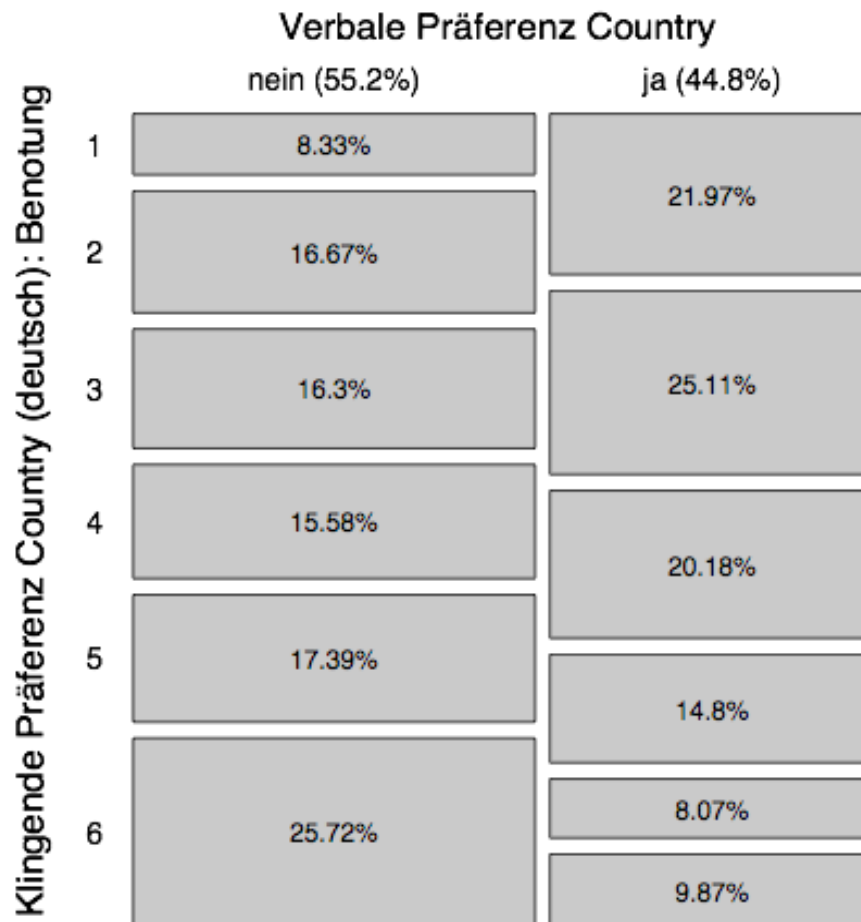


Abbildung 11: Mosaikplot des Zusammenhanges zwischen klingenden Präferenzen (deutsche Beispiele) und verbalen Präferenzen für die Kategorie Countrymusik ⁴

Die Abbildung gibt Häufigkeiten in Prozent wieder. Die beiden Kantenlängen ergeben jeweils 100 %. So sieht man horizontal, dass es bei den verbalen Präferenzen mehr Ablehnungen (55,2 %) als Zustimmungen gibt, aber immerhin ca. 44,8 % der Trucker mögen Countrymusik. Bei den Hörbeispielen (vertikal) sind die Anwothhäufigkeiten für die Bewertungen in Schulnoten angegeben (1 = sehr gut, 6 = ungenügend).

Bei den Fahrern, die Countrymusik nicht mögen überwiegen die schlechten Noten. Bei denen die Countrymusik mögen, verhält es sich gegenläufig, hier überwiegen die guten Bewertungen. Fahrer, die angeben gerne Countrymusik zu hören, **gefällt das dargebotene deutsche Musikbeispiel.**

⁴ Horizontal: Verhältnis von Befürwortern und Gegnern dieser Kategorie; vertikal: „Schulnoten“ für die vorgespielten Musikbeispiele; Angaben in den grauen Feldern: prozentuale Anteile der Noten nach Befürwortern/Gegnern getrennt

Es wurde ein weiterer Mosaikplot erstellt, der den Zusammenhang zwischen der verbal angegebenen Vorliebe von Countrymusik und der Bewertung eines **englischen Hörbeispiels** beschreibt.

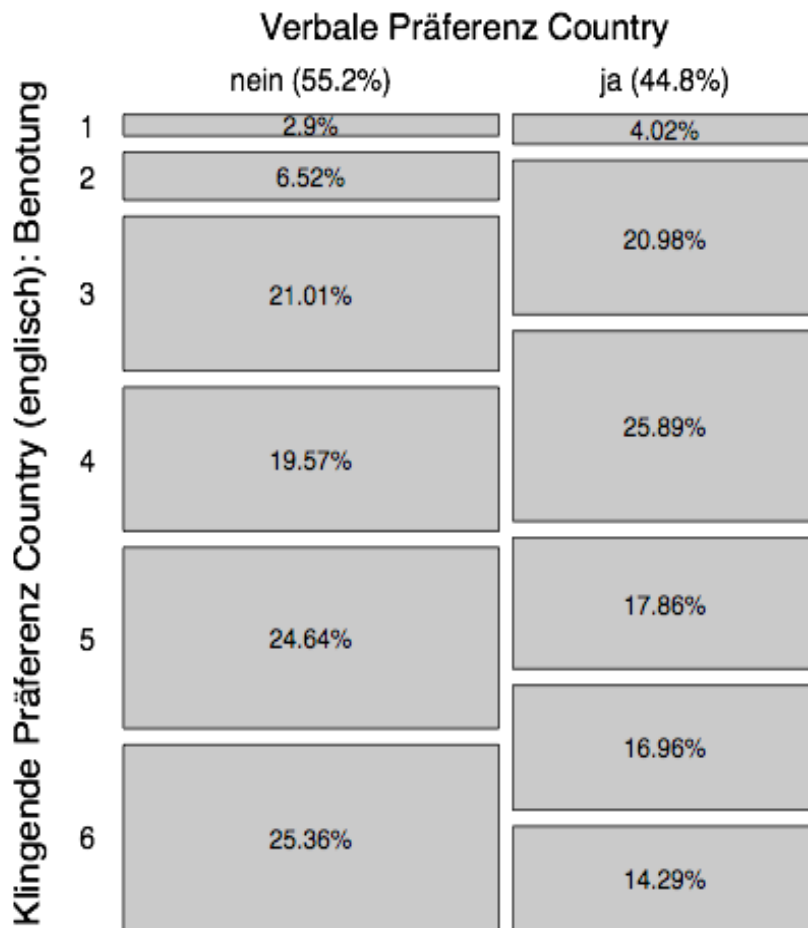


Abbildung 12: Mosaikplot des Zusammenhangs zwischen klingenden Präferenzen (englische Beispiele) und verbalen Präferenzen für die Kategorie Country-Musik

In der Gruppe, die Countrymusik befürwortet, werden viele gute und befriedigende Urteile abgegeben, in der Gruppe, die Countrymusik ablehnt, überwiegen die schlechteren Benotungen des englischen Hörbeispiels.

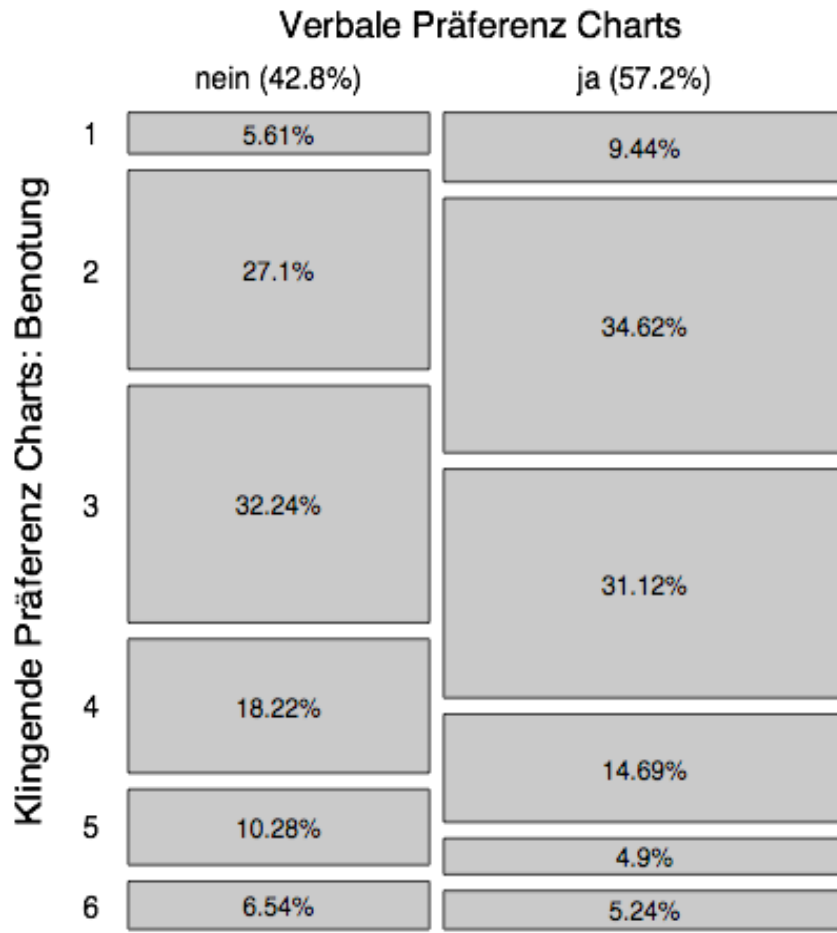


Abbildung 13: Mosaikplot des Zusammenhanges zwischen klingenden Präferenzen und verbalen Präferenzen für die Kategorie Charts

Die Kategorie Charts wird von 42,8 % der Fahrer abgelehnt und von 57,2 % bevorzugt. In beiden Gruppen überwiegen aber deutlich die positiven Benotungen des Hörbeispiels. Das gehörte Beispiel wird von Befürwortern und Gegnern dieser Kategorie überwiegend akzeptiert.

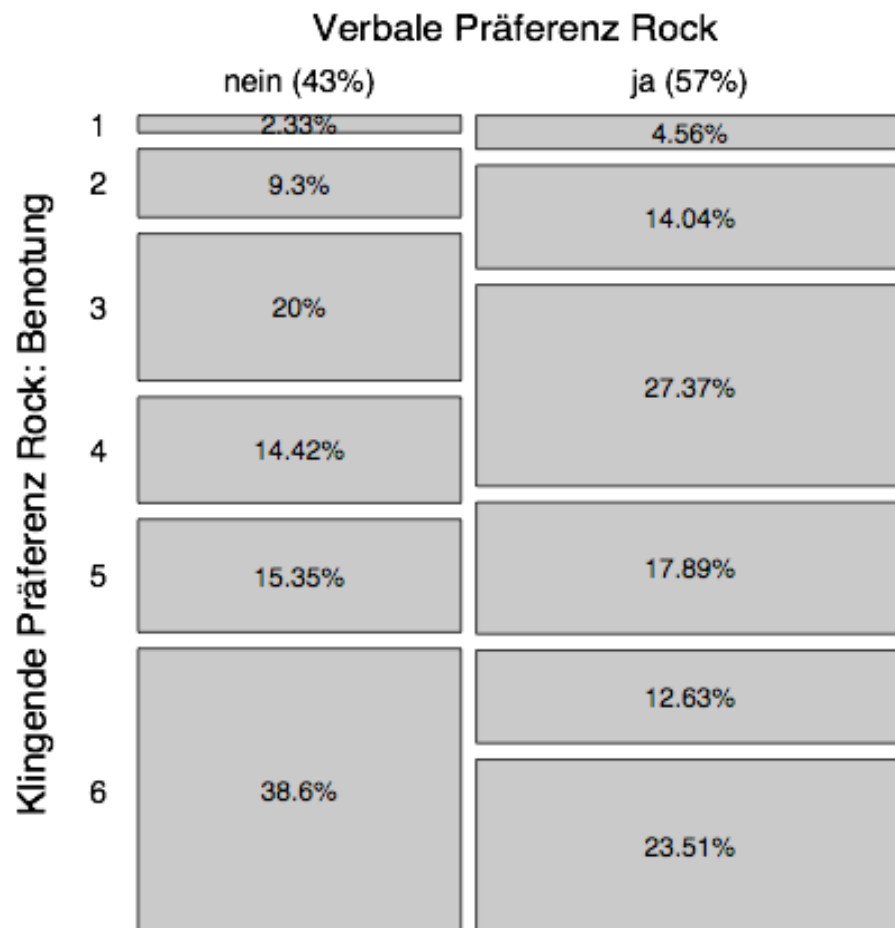


Abbildung 14: Mosaikplot des Zusammenhangs zwischen klingenden Präferenzen und verbalen Präferenzen für die Kategorie Rockmusik

43 % der Fahrer lehnen Rockmusik ab, 57 % befürworten sie. Bei denjenigen, die Rockmusik ablehnen wird auch meistens das Hörbeispiel negativ bewertet. Bei den Fahrern, die Rockmusik schätzen, liegen die meisten Benotungen im mittleren Bereich.

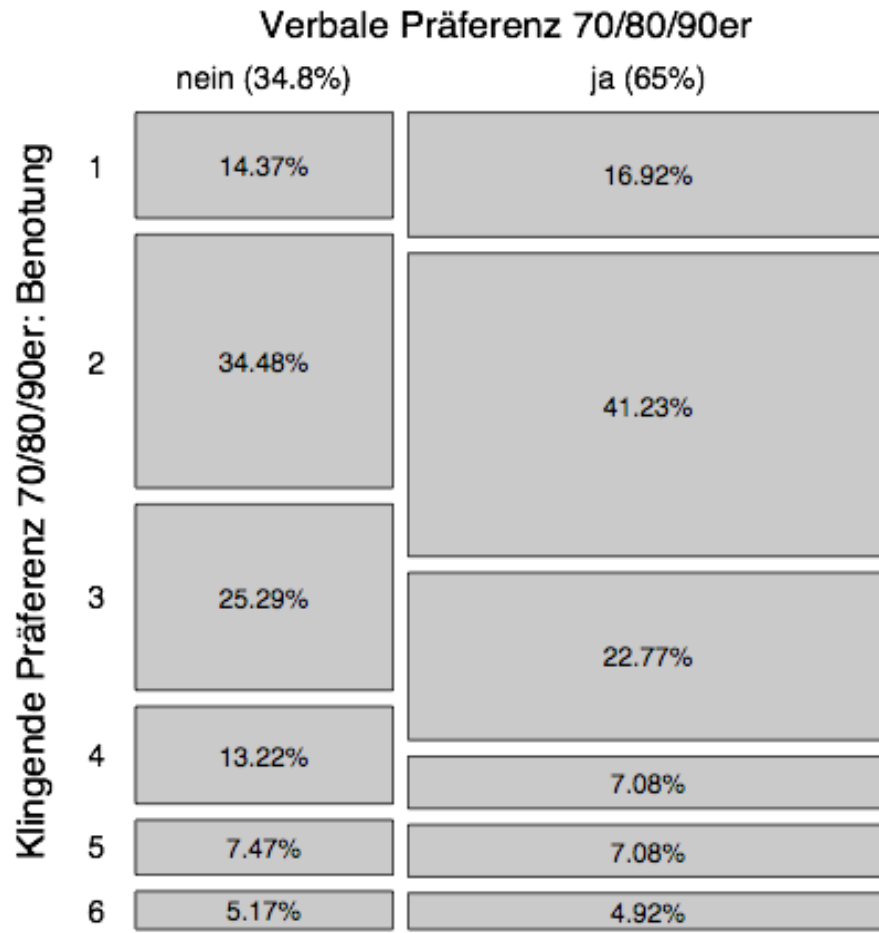


Abbildung 15: Mosaikplot des Zusammenhanges zwischen klingenden Präferenzen und verbalen Präferenzen für die Kategorie Musik der 70/80/90er Jahre

Bei der Kategorie 70/80/90er, die sehr beliebt ist – 65 % der Fahrer schätzen sie - zeigt sich, dass sowohl Befürworter und Gegner das gespielte Musikstück überwiegend positiv bewerten.

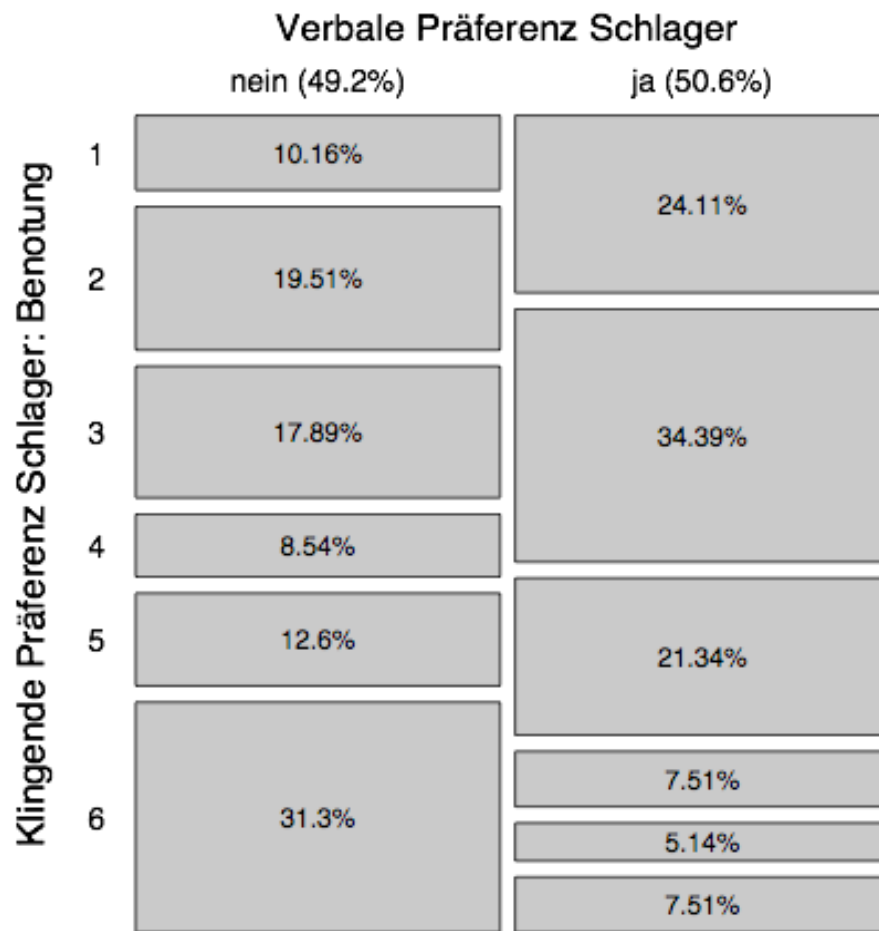


Abbildung 16: Mosaikplot des Zusammenhanges zwischen klingenden Präferenzen und verbalen Präferenzen für die Kategorie Schlager

50,6 % der Trucker bevorzugen Schlager. Das Hörbeispiel aus der Kategorie Schlager wird sowohl von den Befürwortern als auch von den Gegnern der Schlagermusik sehr häufig positiv bewertet. Insgesamt geben 47,56% der Fahrer, die Schlager nicht mögen, dem Beispiel eine **sehr gute bis befriedigende Note**. Bei denen, die Schlager mögen, sind dies 79,84%.

3.2.9. Typisierung der Fahrer

Um festzustellen, ob es in unserem Datensatz weitere Zusammenhänge gibt, die eine Typisierung der Fahrer erlauben, wurden folgende Variablen in einem als „Random Forest“ bezeichneten Verfahren zu den verbalen und klingenden Präferenzen in Beziehung gesetzt:

- Alter
- befahrene Region
- Arbeitszeit pro Woche
- Anzahl der Nachtfahrten
- Nutzung von Musik gegen Langeweile und Müdigkeit (Musik/Radio)
- Bedeutung der Musik

Wie aus Abbildung 17 hervorgeht, zeigt die „Random Forest“-Analyse, dass nur die Variablen „Alter“ und „Arbeitszeit pro Woche“ eine Relevanz haben.

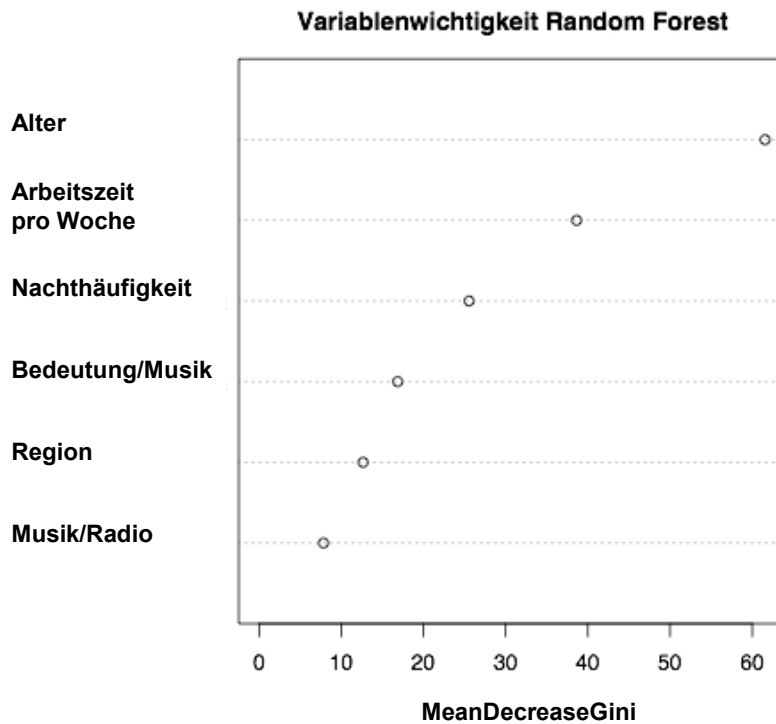


Abbildung 17: Analyse der Bedeutung verschiedener Variablen für eine Klassifikation

An dieser Stelle soll nur die Rolle des Alters in Bezug auf die Präferenzen untersucht werden, da sie offensichtlich die besser klassifizierende Variable ist.

3.2.10. Alter und musikalische Präferenz

Verbale Präferenzen: Die Graphik zeigt, dass jüngere Fahrer (≤ 43 Jahre) öfter Charts und Rock bevorzugen und ältere Fahrer (> 43 Jahre) öfter Schlagermusik präferieren (Median = 43 Jahre).

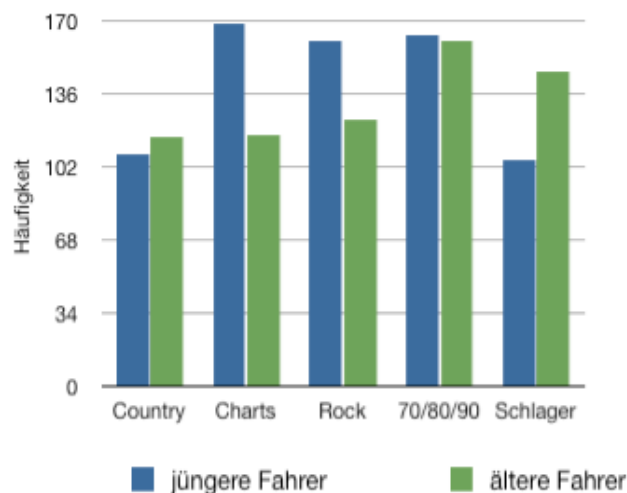


Abbildung 18: Alter und verbale Präferenzen

Klingende Präferenzen: Die Hörbeispiele sollten in Hinblick auf eine mögliche Altersabhängigkeit untersucht werden. Hierzu wurde eine zweifaktorielle Varianzanalyse mit den beiden Faktoren „Klingende Präferenz“ (6 Stufen) und „Alter“ (2 Stufen) gerechnet. Für den letzten Faktor wurden die Probanden durch den Median (43 Jahre) in zwei Gruppen geteilt.

Als abhängige Variable diente die Bewertung der Stücke („Schulnoten“ von 1-6).

Die Analyse zeigt, dass beide Faktoren sowie deren Interaktion signifikant sind. Der signifikante Faktor „Klingende Präferenzen“ ($F=86,06$; $df=5$; $p=.00$) zeigt die allgemeine Bewertung der Klangbeispiele: Es wird sichtbar, dass die Stücke insgesamt unterschiedlich beurteilt wurden, **sehr deutlich unterscheiden sich die Kategorien Charts und 70/80/90 gegenüber dem englischen Country-Stück und dem Rockbeispiel, welches am schlechtesten bewertet wurde.**

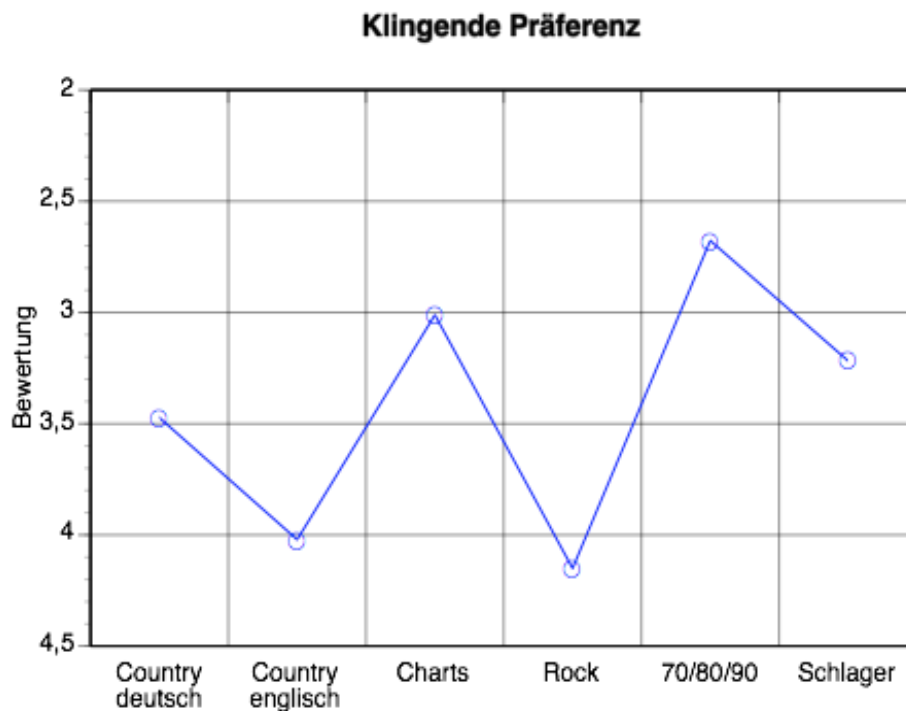


Abbildung 19: Mittelwerte des Faktors „Klingende Präferenz“

Die Mittelwerte des signifikanten Faktors „Alter“ ($F=16,70$; $df=1$; $p=.00$) betragen für die jüngeren Fahrer 3,27 und für die älteren 3,18. Jüngere Fahrer bewerten die Hörbeispiele etwas schlechter als ältere Fahrer.

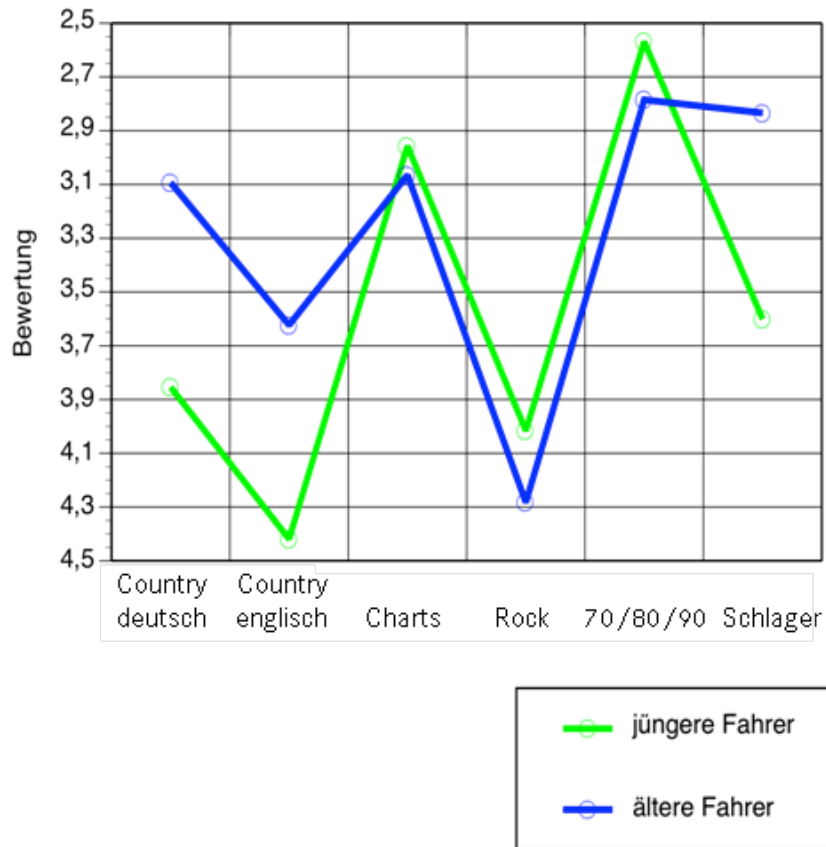


Abbildung 20: Mittelwertunterschiede zwischen der Bewertung der einzelnen Musikbeispiele („klingende Präferenzen“) differenziert nach jüngeren und älteren Fahrern.

Die Interaktion zwischen den beiden Faktoren „Klingende Präferenzen“ und Alter ist signifikant ($F=18,58$; $df=5$; $p=.00$). Das Interaktionsdiagramm (Abbildung 20) zeigt, dass sich **große Differenzen bezüglich der Bewertung der Hörbeispiele bei Country- und Schlagermusik ergeben: Hier geben die älteren Fahrer ein deutlich besseres Urteil ab als ihre jüngeren Kollegen.**

4. Diskussion und Fazit

Biographische Angaben und allgemeine Äußerungen

Das Alter der Fahrer ist nicht normalverteilt. Der Grund dafür scheinen die extremen Werte bei den Beschäftigungszeiten zu sein.

Korreliert man das Alter mit der Beschäftigungszeit, so findet man einen sehr hohen Zusammenhang ($r=0,7$). Das scheint zunächst trivial: Wer älter ist, hat auch eine längere Beschäftigungszeit hinter sich. Aber die Höhe dieses Wertes sagt noch etwas anderes aus. Würde in diesem Beruf eine hohe Fluktuation über alle Altersstufen bestehen, wäre dieser Wert deutlich niedriger. Es liegt somit die Vermutung nahe, dass am Anfang des Berufslebens eine Entscheidung stattfindet, die auch einen Berufswechsel zur Folge haben kann, aber dann bleiben die meisten Fahrer bei ihrer Beschäftigung - gemäß dem Motto: „Einmal Trucker - immer Trucker“.

Eine überwiegende Zufriedenheit bezüglich der Befindlichkeit in dieser Bevölkerungsgruppe spricht für sich und wäre kompatibel mit den oben festgestellten überaus langen Beschäftigungszeiten.

Gegen das Überholverbot sprechen sich die meisten Fahrer aus (67,8 %), aber es gibt auch Argumente für das Verbot sowie Kompromissvorschläge.

Fahrer, die ein Überholverbot für gut heißen, argumentieren wie folgt: „Der Fahrstil vieler Kollegen sei zu riskant, sie scherten ein, ohne genug Abstand zu lassen. Daher sei tagsüber das Überholverbot in Ordnung.“

Fahrer, die ein Überholverbot für nicht gut heißen, meinen: „Die Staugefahr erhöhe sich. Voll beladene Lkw sind wesentlich langsamer als leere, die Überholmöglichkeit sollte daher gegeben sein. Mehrere Fahrer gaben an, dass besonders ausländische Kollegen zu langsam fahren, diese sollte man überholen können.“

Fahrer, die ein intelligentes Überholverbot befürworten, sagen: „Das Überholverbot sollte zeitlich begrenzt sein. Tagsüber sollte es verboten sein zu überholen, aufgrund des riskanten Fahrstils vieler Lkw-Fahrer. Nachts sollte das Überholverbot aufgehoben werden, da die Autobahnen viel leerer sind und keine große Gefahr besteht, durch das Überholen ein Risiko einzugehen.“

Die erhobene wöchentliche Arbeitszeit zeigt, dass der Durchschnitt von 57,95 Stunden auf eine sehr hohe tägliche Fahrleistung hinweist, denn die Hauptaktivität der meisten Fahrer verteilt sich auf vier- einhalb Wochentage, für die allermeisten Fahrer gilt das Fahrverbot am Wochenende. Auch bei unserer Befragung konnten wir feststellen, dass spätestens am Freitagnachmittag auf Raststätten kaum noch Lkw-Bewegungen zu verzeichnen sind, wir haben unsere Befragungen daher nach den ersten Versuchen auf Montag bis Donnerstag beschränkt. Setzt man eine viereinhalb-tägige Aktivität voraus, so würde sich daraus eine durchschnittliche tägliche Fahrzeit von 12,88 Stunden ergeben.

Schwer zu erklären sind allerdings die Angaben von 18,73 % aller Nachtfahrer, die behaupten 5, 6 oder gar 7 Nächte zu fahren.

Musikalisches Verhalten und musikalische Präferenzen

Es wurde gefragt, wie die Fahrer Musik bei Nachtfahrten, bei Müdigkeit und in schwierigen Verkehrssituationen einsetzen.

Betrachtet man die Nachtfahrten, so bevorzugt die überwiegende Mehrzahl schnelle, laute aber auch leise Musik. Um die Vigilanz zu erhöhen, wäre die Verwendung lauter Musik angebracht, dies geschieht immerhin bei 78,1 % der Fahrer, das Hören von schneller Musik (76,9 %) gegenüber langsamer (52,1 %) Musik ist ratsam. Ratsam ist auch, bei monotonen Nachtfahrten generell Musik zu hören. Nur sehr wenige Fahrer verzichten darauf.

Fahrten bei Müdigkeit, die durch Monotonie bedingt ist, verlangen ebenfalls nach zusätzlicher Aktivierung, hier geben aber 42,3 % an, keine Musik zu hören und 27,1 % hören dann leise Musik. Laute Musik, die hier geeignet wäre wird von ca. 49,7 % eingesetzt und schnelle Musik - ebenfalls geeignet - immerhin von 47,3 %. Die eher ungeeignete langsame Musik wird auch nur von 20 % der Trucker gehört.

Musik sollte in schwierigen Verkehrssituationen nicht noch zusätzlich aktivieren, aber sehr viele Fahrer (30,2 %) hören laute Musik und nur 42,8 % stellen die Musik aus. Zu 30,2 % hört man leise und zu 48 % langsame Musik in schwierigen Verkehrssituationen - das ist das kleinere Übel gegenüber schneller Musik, die von 29,8 % der Fahrer in dieser Situation gehört wird.

Zusammenfassend lässt sich feststellen, dass die Fahrer den Einsatz von Musik nicht unbewusst der jeweiligen Verkehrssituation richtig anpassen. Sie setzen zwar Musik differenziert nach Fahrsituationen ein, aber die Hörgewohnheiten sind nur teilweise so, dass sie zur Verkehrssicherheit beitragen. Viele Angaben zeigen, dass in der jeweiligen Situation genau das Falsche getan wird, z. B. bei Müdigkeit die Musik abzuschalten und in schwierigen Verkehrssituationen laute Musik zu hören. Eine vigilanz erhöhende Maßnahme durch Musik trifft durchaus auf bereits vorhandene Gewohnheiten, die aber durch ein entsprechendes System noch optimaler eingesetzt werden könnte.

Auf die Frage, was die Fahrer machen, wenn ihr Beifahrer einen unterschiedlichen Musikgeschmack hat, antworteten lediglich 54 Fahrer (10,8 %). Die meisten Lösungen sind auf gegenseitige Toleranz aus, auf der anderen Seite scheint es eine Art ungeschriebenes Gesetz zu geben, nach dem derjenige, der gerade die Arbeit macht, auch seine Arbeitsatmosphäre gestalten darf.

Musikalische Präferenzen: Ein großer Teil der Fahrer äußert sich musikalisch indifferent. Fragt man, ob ihnen die Kategorien Schlager, 70/80/90er, Rock, Country oder Charts gefallen, geben 183 von 500 Truckern „alles“ an. Heißt das, dass sie Musik nur als beliebige Geräuschkulisse wahrnehmen? Es ist zu vermuten, dass dies nicht der Fall ist, denn die Fahrer haben sich bei der Frage nach der Wichtigkeit der Musik beim Fahren sehr extrem geäußert, Musik erschien als eine sehr wichtige Komponente in ihrem Berufsalltag. Die Befunde lassen sich nur im Sinne einer großen Offenheit gegenüber den fünf unterschiedlichen Stilen erklären.

Verbale und klingende Präferenzen

Zum einen wurde gefragt, welche musikalischen Stile die Fahrer bevorzugten. Um sicher zu gehen, ob die verbalen Angaben zu bestimmten musikalischen Stilen mit „realen“ Vertretern eines Stiles übereinstimmten, wurden den Fahrern Hörbeispiele dargeboten, die dann beurteilt werden sollten (klingende Präferenzen). Zusammenfassend lässt sich sagen, dass verbale und klingende Präferenzen in unserer Studie nicht sehr divergierten.

Dies mag an der sorgfältigen Auswahl der Hörbeispiele gelegen haben, somit könnte es durch eine geschickte intuitive und sachverständige Auswahl möglich sein, auch den musikalischen Geschmack von Fahrern zu treffen, die eigentlich nicht genau die von ihnen gewählte Sparte trifft.

Die Auswertung von verbalen und klingenden Präferenzen ergab zunächst eine hohe Akzeptanz der vorgegebenen Kategorien beziehungsweise der Hörbeispiele.

Dadurch, dass zum einen nach einer Konkretisierung der verbalen Präferenzen („Haben Sie einen bevorzugten Interpreten?“) und zum anderen nach weiteren Kategorien gefragt wurde, erwies es sich als notwendig, die Anzahl der Auswertungskategorien auf 12 zu erhöhen. Dies geschah, um sämtliche Angaben genau einordnen zu können und noch genauere Hinweise für die Entwicklung von Musikprogrammen zu erhalten.

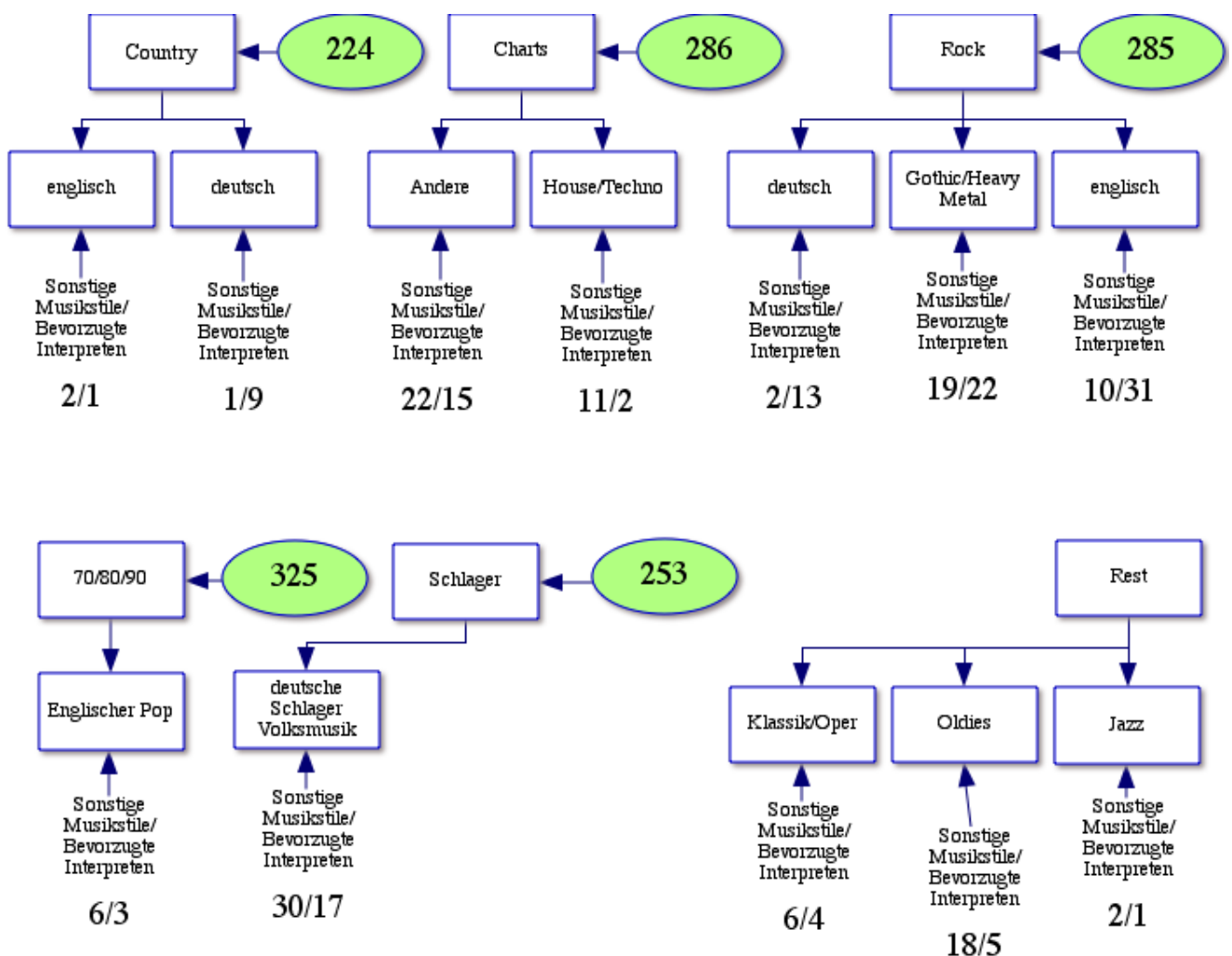


Abbildung 21: Diagramm zur musikalischen Klassifikation: grün: Anzahl der Fahrer, die diese Kategorie wählten, Zahlen unten: Anzahl der Wahlen sonstiges/bevorzugte Interpreten.

Da die drei Kategorien „Klassik/Oper“, „Oldies“ und „Jazz“ von uns nicht vorgegeben waren, von den Lkw-Fahrern aber genannt wurden, wurde eine neue Oberkategorie mit dem Namen „Rest“ gebildet.

Die Country-Kategorie spaltete sich wie erwartet in englischen und deutschen Country auf.

Die Charts teilten wir in House/Techno ein, für die Nennungen von Hip Hop, R'n'B oder Interpreten wie Amy Winehouse und Coldplay wurde die (quantitativ bedeutendere) Unterkategorie „Andere“ gebildet.

Die Lkw-Fahrer nannten am häufigsten Interpreten der Rock-Kategorie und auch die sonstigen Nennungen konnten am besten in die Rock-Kategorie eingeordnet werden. Um diese hohe Anzahl gut differenzieren zu können, bildeten wir die Untergruppen „Deutscher Rock“, „Englischer Rock“ und „Gothic/Heavy Metal“.

Die Kategorie der „70/80/90er“ konnte genauer als „Englischer Pop“ benannt werden.

Um eine bessere Vorstellung von der Kategorie „Schlager“ zu bekommen, wurde diese Kategorie bezogen auf die Angaben der Lkw-Fahrer in „Deutsche Schlager/Volksmusik“ umbenannt.

Für die Entwicklung von Musikprogrammen für Lkw-Fahrer ergeben sich im Hinblick auf die Häufigkeit der angegebenen Interpreten und sonstigen Kategorien folgende Empfehlungen:

Das Musikprogramm sollte insgesamt fünf Musikstile anbieten.

Das Interaktionsdiagramm zeigt, dass sich große Differenzen bezüglich der Bewertung der Hörbeispiele bei Country- und Schlagermusik ergeben: Hier geben die älteren Fahrer ein deutlich besseres Urteil ab als ihre jüngeren Kollegen. Für die älteren Fahrer sollte es eine Kategorie mit englischer und deutscher **Countrymusik** geben. Aber auch aus Tradition ist diese Kategorie empfehlenswert, wenn man die enge Verknüpfung der Western-Kultur mit der Trucker-Szene, wie man sie auf entsprechenden Festivals beobachten kann, bedenkt.

Die zweite Kategorie wird mit **Chartsmusik** versehen sein, die aus den gängigen Musikstilen und Interpreten des aktuellen Musikangebots bestehen wird. Da einige der jüngeren Fahrer angaben, dass sie auch House und Techno hörten, ist ein gewisser Anteil dieser Musikstile in dieser Kategorie ebenfalls geplant.

Die **Rockmusik** als dritte Kategorie des Musikprogramms wird ein Angebot von deutschem und englischem Rock und einem nicht zu großen Anteil von Gothik und Heavy Metal aufweisen. Hier sollte ebenfalls ein Anteil von Oldies zu finden sein, da diese Kategorie gelegentlich genannt wurde, aber eine eigene Kategorie zu bilden erschien nicht sinnvoll aufgrund zu geringer Zahlen. Es sollte beachtet werden, dass die Oldies in dieser Kategorie rhythmisch betont sind.

Schlagermusik sollte die vierte Kategorie des Musikprogramms bilden, bestehend aus deutschen Schlagern und Volksmusik. Allerdings geschieht dies auch wieder mit Rücksicht auf die Gruppe der älteren Fahrer. Bei jüngeren Fahrern war dieser Musikstil weniger beliebt. Dennoch vermag das Stück immerhin über die Hälfte der Fahrer zu überzeugen, die Schlager sonst nicht mögen und bei den Schlagerliebhabern gibt es nur wenige, die das Stück ablehnen.

Als fünfte und letzte Kategorie ist **Englischer Pop** zu nennen. Zwar nennen nicht viele der Fahrer Interpreten dieser Kategorie und auch als sonstige Kategorie taucht der englische Pop nicht oft auf. Das könnte allerdings daran liegen, dass die Benennung eines Musikstils mit „70/80/90er“ sehr weit gefasst ist und die Lkw-Fahrer sie deswegen sehr oft als verbale Präferenz angeben, aber keine genaue Vorstellung von dieser Kategorie haben und auch nicht haben können. So sehen sie wahrscheinlich die englische Pop-Musik ebenfalls damit abgedeckt, sodass sie nicht mehr gesondert genannt wird. Gleichzeitig wird altersunabhängig die Musik der 70/80/90er-Jahre bei den „Klingenden Präferenzen“ am besten bewertet, denn bei dem Musikbeispiel der 70/80/90er handelt es sich um einen „Prototypen“ des englischen Pop, „*I can't dance*“ von Phill Collins. Daraus lässt sich schließen, dass trotz der geringen Nennungen bei den Kategorien „Bevorzugte Interpreten“ und „Sonstiges“ die Lkw-Fahrer gerne und altersunabhängig englischen Pop hören. Daher sollte die ursprüngliche Kategorie „70/80/90er“ umbenannt werden in „Englischer Pop“, der zudem einen Anteil von melodischer Oldie-Musik enthalten sollte.

Da Jazz und klassische Musik nur eine verschwindend geringe Anzahl von Hörern unter den Lkw-Fahrern hat, sollte bei der Entwicklung eines Musikprogramms auf diese Musikstile verzichtet werden. Insgesamt lässt sich feststellen, dass sich die musikalischen Präferenzen von Lkw-Fahrern deutlich von den musikalischen Vorlieben der Gesamtbevölkerung unterscheiden. Um nur die größten Abweichungen zu nennen: Im Bevölkerungsdurchschnitt finden sich zwischen 15 % und 18,2 % Klassikhörer, bei den Truckern lag dies bei 1 %. Jazz-Hörer finden sich in der Gesamtbevölkerung zwischen 7,8 % und 9 %, in unserer Studie lag der Anteil unter 0,5 %. Vorlieben für Opernmusik rangieren bei 14,1 %, in der Gesamtbevölkerung in unserer Studie fanden sich zwei Hörer, die diese Gattung bevorzugten.^{5,6}

Innerhalb dieses musikalischen Spektrums ist eine deutliche Toleranz festzustellen, was bedeutet, dass Musik nicht als reines Hintergrundgeräusch gesehen wird, denn dazu sind die Äußerungen über die Bedeutung von Musik zu positiv. Die Überschaubarkeit der musikalischen Richtungen und die festgestellte Toleranz geben uns die Chance, Musikprogramme zu erstellen, die von der Mehrheit der Fahrer akzeptiert werden und die ihre Rolle als eine wichtige Komponente im „TopFit-Truck“ erfüllen werden. Mit den fünf Kategorien lassen sich deutlich über 90% der musikalischen Präferenzen der Fahrer abdecken.

⁵ Vgl. Kloppenburg, Josef: Musikpräferenzen. Einstellungen, Vorurteile, Einstellungsänderung. In: De la Motte-Haber, Helga; Rötter, Günter (Hg.): Musikpsychologie. Laaber-Verlag, Laaber 2005. S. 357ff.

⁶ Vgl. De la Motte-Haber: Handbuch der Musikpsychologie. Laaber-Verlag, Laaber 1996. S. 162ff.

Das modifizierte Kategorien-System wird hier noch einmal graphisch wiedergegeben:

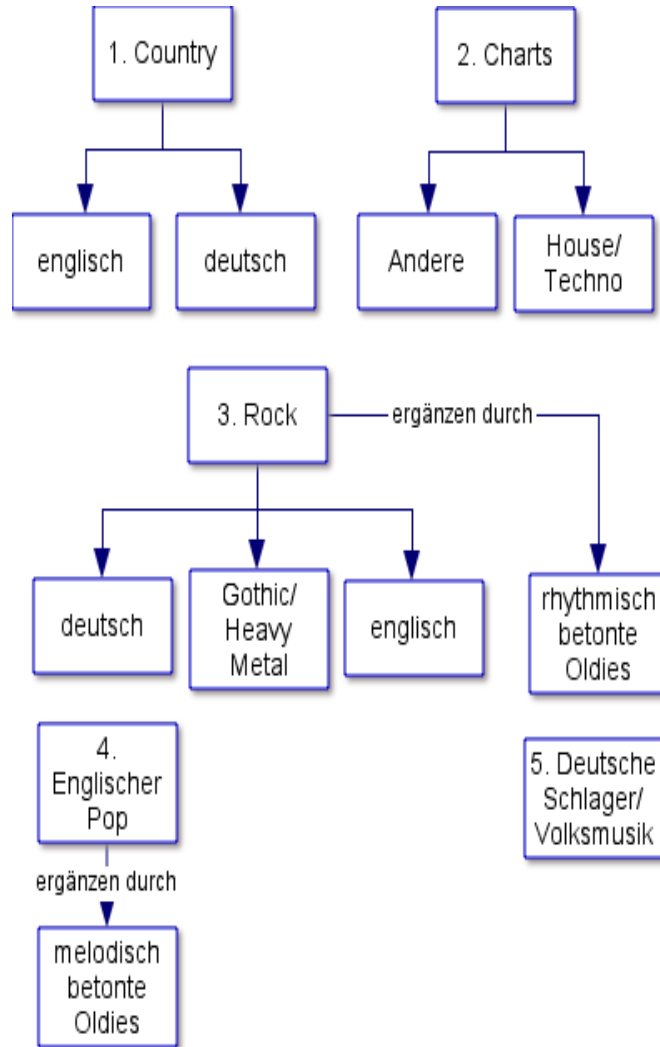


Abbildung 22: Ermitteltes Kategoriensystem der musikalischen Präferenzen von Lkw-Fahrern.

5. Ausblick

Als nächster Arbeitsschritt wäre die Erstellung von 5 Musikprogrammen denkbar, die pro Kategorie etwa 150 Stücke umfassen. Diese Zahl bedeutet nach unserer Erfahrung, dass auch bei längerem Hören sich nicht so schnell ein Wiederholungseffekt zeigt. Gemäß unseren Thesen über die aktivierende Wirkung von Musik müssten diese Kategorien in 3 Aktivierungsgrade unterteilt werden, damit die Musik sich zunächst dem Wachheitsgrad des Fahrers anpasst, um dann eine allmähliche Steigerung der Aktivierung zu bewirken. Die Einteilung soll nach bestimmten psychoakustischen Kriterien vorgenommen werden, die - dem bisherigen Stand der Forschung nach - den aktivierenden Effekt eines Stückes vorhersagen können.

6. Literaturverzeichnis

De la Motte-Haber, H. & Rötter, G. (2005). *Musikpsychologie*. Laaber: Laaber-Verlag.

De la Motte-Haber, H. (1996). *Handbuch der Musikpsychologie*. Laaber: Laaber-Verlag.

7. Anhänge

A Fragebogen

B Kurzniederschriften der Leitfaden-Interviews

C Erfahrungsberichte

D CD (Speditionen, bevorzugte Interpreten, Sonstige Musikrichtungen,
Maßnahmen gegen Langeweile und Müdigkeit, Hörbeispiele)

A Fragebogen:

Geschlecht:

Alter:

Nationalität:

Spedition:

beschäftigt seit:

Familienstand:

1. Befindlichkeit (Wie geht es Ihnen im Moment?)

1 2 3 4 5 6

2. Ich fahre meistens:

innerhalb NRW's:

deutschlandweit:

innerhalb Europas:

3. Was halten Sie von einem generellen Überholverbot für LKW's auf zweispurigen Autobahnen?

.....

4. Pausen mache ich meistens auf:

Autohöfen:

Raststätten:

warum?.....

Wie viele Stunden in der Woche arbeiten Sie?

Fahren Sie oft nachts?

ja:

nein:

wenn ja, wie oft?

7. Was tun Sie gegen Langeweile und Müdigkeit?

.....

8. Wie wichtig ist es Ihnen Musik während des Fahrens zu hören?

sehr wichtig:

wichtig:

geht so:

unwichtig:

9. Was für einen Musikstil bevorzugen Sie?

Country(D/E): Charts : Rock: 70/80/90er: Schlager:

Sonstiges:

Haben Sie bevorzugte Interpreten? ja: nein: wenn ja, welche?

Wenn ich nachts fahre, dann höre ich lieber Musik.

schnelle: langsame: laute: leise: keine:

12. Wenn ich müde bin, höre ich lieber.....Musik.

schnelle: langsame: laute: leise: keine:

13. Wenn ich schwere Strecken zu fahren habe, dann höre ich..... Musik.

schnelle: langsame: laute: leise: keine:

14. Was machen Sie, wenn ihr Beifahrer einen gegensätzlichen Musikgeschmack hat?

.....

15. Klingende Präferenzen (Benotung 1 - 6): Country(D): Country(E): Charts :

Rock: 70/80/90er: Schlager:

B Kurzniederschriften der Leitfaden-Interviews

Interview 1

Allgemein:

Geschlecht: männlich
Alter: 24
Nationalität: deutsch
Familienstand: ledig
Transportunternehmen: Fricke
Beschäftigung: 1,5 Jahre

Leitfragen:

1. Wie geht es Ihnen und welche Strecke haben Sie demnächst zu fahren?

Mir geht es heute relativ gut, außer dass es ganz schön heiß ist, aber die LKW's sind ja heute glücklicherweise klimatisiert. Im Moment befinde ich mich gerade zwischen Gelsenkirchen und Lüchow. Das ist auch die Strecke, die ich oft zu fahren habe, also viel Ruhrgebiet. Ansonsten fahre ich auch mal nach Holland.

2. Hatten Sie ein besonderes Erlebnis in Ihrer Tätigkeit, welches Sie mit Musik verbinden?

So spontan fällt mir jetzt eigentlich gar nichts ein, was ich sofort mit Musik verbinde. Während ich fahre, höre ich eigentlich immer die ganze Zeit Musik, wenn ich nicht gerade telefoniere. Aber wenn ich Musik höre, dann überwiegend CD, das Radio läuft relativ selten.

3. Welche Musik bevorzugen Sie in Ihrer Freizeit, welche in Ihrem Job? (Stile, Interpreten)

Meine CD Sammlung besteht zum größten Teil aus Rock und Heavy Metal. Das ist so ziemlich das Einzige, was ich auf CD höre, wenn ich unterwegs bin. Zu der Musik, die ich in meiner Freizeit höre, gibt es keinen großen Unterschied. Zu Hause höre ich auch viel Rockiges. Nur, wenn ich abends mal weggehe in die Disco o.ä. , dort höre ich auch gerne Techno und Schlager.

4. Hängt dies bei Ihnen von einer bestimmten Strecke (schwer/leicht) oder Tageszeiten ab?

Ja, also morgens und abends höre ich eigentlich immer Rock, um wach zu werden und um mich zu motivieren. Den Tag über höre ich aber auch öfter Radio, um den Verkehrsfunk mitzubekommen. Dazu würde ich gerne noch sagen, dass es besser wäre, wenn dieser halbstündlich durchgegeben würde. Meistens ist es bei den stündlichen Ansagen nämlich schon zu spät und man steht schon mitten im Stau.

Wenn auf der Straße nicht ganz so viel los ist, höre ich übrigens meist CD. Wenn die Straße allerdings voll ist und ich mich konzentrieren muss, schalte ich dann doch öfter einmal das Radio ein.

5. Hat sich Ihr Musikgeschmack innerhalb Ihres Ihrer Berufstätigkeit geändert? (Einfluss der Tätigkeit als Fahrer auf Präferenzen)

Dazu kann ich leider nicht viel sagen, da sich mein Musikgeschmack überhaupt nicht verändert hat. Ich höre noch dieselbe Musik, die ich vor dem Beginn dieses Jobs auch gehört habe.

Interview 2

Allgemein:

Geschlecht:	männlich
Alter:	42
Nationalität:	deutsch
Familienstand:	verheiratet, 2 Kinder
Transportunternehmen:	Fricke
Beschäftigung seit:	14 Jahren

Leitfragen:

1. Wie geht es Ihnen und welche Strecke haben Sie demnächst zu fahren?

Zur Zeit geht es mir gut, weil ich die ganze nächste Woche Urlaub habe und ich mich entspannen kann. Meine nächste Strecke, das weiß ich noch gar nicht genau. Das erfahren wir immer erst kurz vorher. Ich denke das wird so Gelsenkirchen, Ruhrpott, die Ecke sein.

2. Hatten Sie ein besonderes Erlebnis in Ihrer Tätigkeit, welches Sie mit Musik verbinden?

Also, ein besonderes Erlebnis...ach ja, wenn ich nachts durchfahren muss oder generell nachts fahre, dann lege ich immer meine Andrea Berg Platte ein und muss laut mitsingen, so dass ich am nächsten Tag total heiser bin, aber das mache ich auch immer nur nachts.

...ansonsten...ja, also das Radio ist morgens immer das Erste was ich eigentlich anmache und das Letzte, was ich ausmache, bevor ich schlafen gehe. Dadurch dass man eben den ganzen Tag Radio hört, ist es auch so, dass man auch immer auf dem aktuellsten Stand ist, was Charts oder ähnliches betrifft.

3. Welche Musik bevorzugen Sie in Ihrer Freizeit, welche in Ihrem Job? (Stile, Interpreten)

Ja, da gibt es schon einen großen Unterschied bei mir, was ich zu Hause oder auf Arbeit höre. Im LKW höre ich wirklich alles querbeet, außer Klassik oder Techno, obwohl ich manches davon auch höre. Privat höre ich schon ruhigere...familiäre Musik, um einfach abzuschalten und runter zu kommen.

Auch bei den Radiosendern, die ich höre, gibt es einen Unterschied. Bei der Arbeit höre ich teilweise auch relativ junge Sender, wie FFN oder 89.0 RTL. Zu Hause läuft dann doch mehr NDR 1.

4. Hängt dies bei Ihnen von einer bestimmten Strecke (schwer/leicht) oder Tageszeiten ab?

Wie schon gesagt: am Tage höre ich keine „Andrea Berg“ und zum größten Teil Radio. Bei schweren Strecken, wo ich mich wirklich auf das Fahren konzentrieren muss, ist es so, dass ich leichte Musik höre und sie auch meist etwas leiser drehe. Bei leichten Strecken, höre ich alles querbeet.

Ganz selten ist es aber, dass ich mein Radio ganz ausstelle.

Es ist sogar so, dass wenn ich viel Schlaf bekomme, also wirklich relativ regelmäßig fahren kann und ich weiß, wann meine nächste Strecke starte, dann höre ich mir im Radio auch gerne Politik und/oder Wirtschaftssendungen an, allerdings trifft dies nachts gar nicht zu.

Was ich aber eigentlich fast immer mache, wenn ich mich nachts auf der Straße im NRW Gebiet befinde ist, dass ich mir die „Domian“ Sendung anhöre.

5. Hat sich Ihr Musikgeschmack innerhalb Ihrer Ihrer Berufstätigkeit geändert? (Einfluss der Tätigkeit als Fahrer auf Präferenzen)

Einen Einfluss meiner Tätigkeit auf meine Hörgewohnheiten in dem Sinne, wie ich es hier schon beschrieben habe, gibt es schon, allerdings hat meine Arbeit wenig Einfluss auf meinen Musikgeschmack, nur dass ich auf der Arbeit wirklich kein Klassik hören kann, da sie auf mich einschläfernd wirkt.

Interview 3

Allgemein:

Geschlecht:	männlich
Alter:	53
Nationalität:	deutsch
Familienstand:	verheiratet, 2 Kinder
Transportunternehmen:	Anders (existiert aber nicht mehr)
Beschäftigung:	2 Jahre

Leitfragen:

1. Wie geht es Ihnen und welche Strecke haben Sie demnächst zu fahren?

Also nachdem Deutschland gestern die Türkei im Fußball besiegt hat, geht es mir wirklich gut. Da ich nicht mehr als Fernfahrer tätig bin, habe ich natürlich auch keine Strecke zu fahren. Damals musste ich oft in die Schweiz und nach Frankreich fahren, wobei gelegentlich auch Strecken nach Holland und England dabei waren. Allerdings war die Arbeit damals eher eine Übergangslösung, da man als Fernfahrer einfach kein richtiges Familienleben führen kann, vor allem nicht, wenn man Familienvater ist.

2. Hatten Sie ein besonderes Erlebnis in Ihrer Tätigkeit, welches Sie mit Musik verbinden?

Im LKW sind wir grundsätzlich immer zu zweit gefahren. Mein Kollege war ein „Truckfahrer“, wie man sich ihn vorstellt. Immer, wenn er gefahren ist, tönnte aus dem Kassettenrecorder Country- und Westernmusik, dementsprechend war er auch gekleidet. Wenn ich gefahren bin, lief meist das Radio mit aktueller Musik, dabei habe ich aber keine bestimmte Musik bevorzugt. Es ging mir mehr darum, wach zu bleiben, da sucht man dann schon einmal Musik aus dem Radio, die der Schläfrigkeit entgegenwirkt.

3. Welche Musik bevorzugen Sie in Ihrer Freizeit, welche in Ihrem Job? (Stile, Interpreten)

Bei mir gab es da eigentlich nie einen großen Unterschied. Ich habe sowohl im Job, als auch in der Freizeit dieselbe Musik gehört, wobei ich in meiner Freizeit dann auch schon etwas mehr Klassik gehört habe. Ich höre ansonsten so ziemlich alles, was im Radio an aktueller Musik läuft.

4. Hängt dies bei Ihnen von einer bestimmten Strecke (schwer/leicht) oder Tageszeiten ab?

Eigentlich nicht, das Radio lief die ganze Zeit im Hintergrund. Außer, wenn der Kollege mal nachts schlafen wollte, habe ich das Radio auch mal ausgeschaltet.

5. Hat sich Ihr Musikgeschmack innerhalb Ihres Ihrer Berufstätigkeit geändert? (Einfluss der Tätigkeit als Fahrer auf Präferenzen)

Der Job hat keinerlei Einfluss auf mein Musikgeschmack oder meine Hörgewohnheiten gehabt.

Interview 4

Allgemein:

Geschlecht: männlich
Alter: 63
Nationalität: deutsch
Familienstand: verheiratet, 2 Kinder
Transportunternehmen: diverse
Beschäftigung seit: 30 Jahre

Leitfragen:

1. Wie geht es Ihnen und welche Strecke haben Sie demnächst zu fahren?

Gesundheitlich geht es mir dem Alter entsprechend, aber sonst gut. Allerdings habe ich, bedingt durch das jahrelange Fahren im LKW Probleme mit der Wirbelsäule und dem Rücken.

Ich arbeite ja nun heute nicht mehr als Fahrer, aber damals war es so, dass ich kaum nachts durchgefahren bin, da ich nur Strecken im Ruhrgebiet gefahren bin. So konnte ich dann abends auch immer wieder zu Hause sein.

Arbeitsbeginn war meistens zwischen 2:00 Uhr und 3:00 Uhr. Im Monat habe ich ca. 340h gearbeitet.

2. Hatten Sie ein besonderes Erlebnis in Ihrer Tätigkeit, welches Sie mit Musik verbinden?

Musik während der Arbeit habe ich eigentlich immer gehört, da ich mich auch immer sehr für Musik interessiert habe. Überwiegend lief das Radio, obwohl ich auch ein paar Kassetten hatte.

3. Welche Musik bevorzugen Sie in Ihrer Freizeit, welche in Ihrem Job? (Stile, Interpreten)

Also ich habe damals sehr viel Country-Musik gehört und natürlich das, was zu der Zeit aktuell war und im Radio lief, z.B. Roy Orbison usw. .

Ich habe natürlich auch härtere Sachen gehört, aber mit dem Alter ist es ja so, dass man doch eher ruhigere Musik hört.

4. Hängt dies bei Ihnen von einer bestimmten Strecke (schwer/leicht) oder Tageszeiten ab?

Also gravierende Unterschiede zwischen schwierigen und leichten Strecken gab es bei mir nicht. Mit der Zeit wird ja die Handhabung des LKW's Routine, so dass man nicht mehr so sehr Acht auf die Musik gibt. Nachts habe ich aber natürlich manchmal zum wach bleiben das Radio etwas lauter gestellt.

5. Hat sich Ihr Musikgeschmack innerhalb Ihres Ihrer Berufstätigkeit geändert? (Einfluss der Tätigkeit als Fahrer auf Präferenzen)

Ja, also zur Country-Musik bin ich eigentlich nur durch meinen Job gekommen, aber den Rock'n Roll habe ich auch schon vor meiner Tätigkeit gehört.

Interview 5

Allgemein:

Geschlecht: männlich
Alter: 37
Nationalität: deutsch
Familienstand: verheiratet, 2 Kinder
Transportunternehmen: Fricke
Beschäftigung: 16 Jahre

Leitfragen:

1. Wie geht es Ihnen und welche Strecke haben Sie demnächst zu fahren?

Heute geht's mir echt super, ich mache gerade eine Pause und befinde mich zur Zeit im Emsland bei Bremen. Ansonsten fahre ich immer kreuz und quer durch Deutschland und auch mal nach Holland.

2. Hatten Sie ein besonderes Erlebnis in Ihrer Tätigkeit, welches Sie mit Musik verbinden?

Ja, also so spontan fällt mir da nichts ein. Ich schalte mein Radio morgens ein und das läuft dann den ganzen Tag durch.

3. Welche Musik bevorzugen Sie in Ihrer Freizeit, welche in Ihrem Job? (Stile, Interpreten)

Ich höre alles, was im Radio an aktuellen Sachen läuft. Es gibt auch wenig, was ich nicht mag. Ich höre aber besonders gerne 80/90er. Irgendwelche Unterschiede zwischen dem, was ich während meines Jobs höre und was zu Hause, gibt es nicht. Wenn ich im Ausland bin, höre ich aber meistens CD's,

weil ich dann nicht so gerne Radio höre. Meine CD Sammlung besteht hauptsächlich aus Fetenhits: Wolfgang Petry und so was.

4. Hängt dies bei Ihnen von einer bestimmten Strecke (schwer/leicht) oder Tageszeiten ab?

Das gibt es bei mir keine Abhängigkeiten. Die Musik ist eher nebensächlich und läuft im Hintergrund.

5. Hat sich Ihr Musikgeschmack innerhalb Ihres Ihrer Berufstätigkeit geändert? (Einfluss der Tätigkeit als Fahrer auf Präferenzen)

Da kann ich auch nicht viel zu sagen. Es hat sich nichts geändert. Ich habe schon immer die gleiche Musik gehört.

Interview 6

Allgemein:

Geschlecht:	männlich
Alter:	38
Nationalität:	deutsch
Familienstand:	verheiratet
Transportunternehmen:	Fricke
Beschäftigung:	4 Jahre

Leitfragen:

1. Wie geht es Ihnen und welche Strecke haben Sie demnächst zu fahren?

Mir geht's heute einigermaßen gut, weil das Wochenende leider schon wieder vorbei ist und ich wieder arbeite. Ich komme gerade aus Holland und bin auf den Weg nach Bremen. Meine sonstigen Strecken gehen meist in Regionen, wie Dänemark, Schweden und natürlich durch ganz Deutschland.

2. Hatten Sie ein besonderes Erlebnis in Ihrer Tätigkeit, welches Sie mit Musik verbinden?

Ein bestimmtes Erlebnis gibt es nicht. Ich höre zu 90% Radio und sonst CD, aber eigentlich Radio und das den ganzen Tag, wenn ich nicht gerade telefoniere.

3. Welche Musik bevorzugen Sie in Ihrer Freizeit, welche in Ihrem Job? (Stile, Interpreten)

Ich höre alles durcheinander, eben aktuelle Musik, die im Radio läuft. (Charts). Unterschiede zwischen der Musik zu Hause und im Job gibt es nicht. Außer vielleicht, dass ich zu Hause nicht ganz so viel Musik höre.

4. Hängt dies bei Ihnen von einer bestimmten Strecke (schwer/leicht) oder Tageszeiten ab?

Ach wissen Sie, eigentlich ist mir die Musik nicht so wichtig. Die Hauptsache ist, dass etwas im Hintergrund läuft. Dann macht man mal vielleicht ein bisschen lauter, wenn man ein Lied ganz gut findet, aber sonst ist mir das total egal.

5. Hat sich Ihr Musikgeschmack innerhalb Ihrer Ihrer Berufstätigkeit geändert? (Einfluss der Tätigkeit als Fahrer auf Präferenzen)

Es hat sich überhaupt nichts geändert. Da kann ich leider nicht mehr zu sagen.

C Erfahrungsbericht

von Soumia Arrayahi, Franziska Degener, Kristina Klapproth und Eva Sickinger

Interviewsituation

Die Interviewbefragungen wurden zum größten Teil, am Anfang zu zweit, später allein, aufgrund des routinierten Umgangs, auf dem Rasthof Lichtendorf-Süd an der A1 Richtung durchgeführt. So konnten wir dann pro Tag auf 30 bearbeitete Fragebögen kommen. Es erwies sich, dass die Zeit ab 15:00 Uhr in der Woche von montags bis donnerstags optimal war, um möglichst viele LKW-Fahrer befragen zu können, da sich zu diesem Zeitpunkt viele Fahrer auf der Raststätte befanden, die ihre Pause dort verbrachten. Allerdings sollten die Befragungen 4 Stunden nicht übersteigen, da nach dieser Zeit die Konzentration deutlich nachlässt, bedingt durch den hohen Geräuschpegel auf der Raststätte. Jede der Interviewerinnen hatte ein Klemmbrett mit den jeweiligen Fragebögen zur Verfügung. Zum Abspielen der Hörbeispiele wurde ein Mp3-Player, der mit einer Aktiv-Box verbunden war, genutzt. Hier sind gute Boxen sehr wichtig, damit die Fahrer die Musikbeispiele trotz des teilweise erheblichen Lärms noch hören können.

Zwei von insgesamt vier Interviewerinnen hatten zudem noch die Möglichkeit das Truckerfestival in Kaunitz bei Gütersloh und Fulda zu besuchen und dort Befragungen durchzuführen. Wichtig war es immer, die Erlaubnis der Fahrer bezüglich der Umfrage einzuholen. Weder auf der Raststätte noch auf dem Festival ergaben sich in diesem Punkt Schwierigkeiten.

Reaktion der LKW - Fahrer

Rückblickend lässt sich festhalten, dass die Fahrer vorwiegend positiv und umgänglich auf die Interviews reagiert haben und allesamt sehr freundlich und aufgeschlossen waren, auch wenn einige zunächst skeptisch wirkten. Infolgedessen, war es auch sicherlich von Vorteil, dass die Interviews von Frauen durchgeführt wurden. Besonders entspannt war die Situation auf dem Truckerfestival, denn auf diesem entfiel der zum Teil erhebliche Zeitdruck, unter welchem die LKW-Fahrer stehen. Die Mercedes-Caps nahmen ausnahmslos alle Fahrer gerne an, obwohl manche humorvoll betonten, dass sie doch einen LKW der anderen Marke besitzen würden. Der Umgang mit den LKW – Fahrern verlief problemlos und oft auf eine humorvolle Art und Weise. Vielen der Fahrer merkte man an, dass sie sich über die Gesellschaft freuten und zeigten dies durch überdurchschnittliche Redseligkeit. Auf die Hörbeispiele reagierten die LKW-Fahrer positiv und zu einem geringen Teil amüsiert. Insgesamt schienen die Befragungen eine willkommene Abwechslung im Alltag der LKW Fahrer darzustellen.

Auffälligkeiten bei Beantwortung der Fragen

Trotz den sicherlich nicht einfachen Arbeitsbedingungen, d.h. hohe Arbeitszeiten, Zeitdruck etc., zeigte sich der Großteil der Fahrer in einer guten Verfassung.

Die Frage nach einem generellen Überholverbot für LKW-Fahrer auf zweispurigen Autobahnen nahm die meiste Zeit in Anspruch, da sich die Fahrer teilweise sehr intensiv mit dieser Problematik auseinandersetzen. Was die statistischen Fragen betrifft, ist auffällig, dass sich das Bild des einsamen Trickers nicht bestätigt. Das Gros der Fahrer ist verheiratet.

Bezüglich der Frage nach der Häufigkeit von Nachtfahrten wurden unsere Erwartungen in der Hinsicht bestätigt, dass eben diese ganz selbstverständlich in den beruflichen Alltag integriert sind.

Unsicher waren wir beim Hörbeispiel "Rock". Während der Befragungen bekamen wir ein negatives Feedback, da sich dieses Beispiel wohl als zu hart und wild herausstellte. Das Stück scheint besonders bei den Fahrern, die Rockmusik ohnehin ablehnen, extreme Urteile hervorzurufen. Der überwiegende Teil, der diese Richtung schätzt, ist zwar nicht begeistert, aber er urteilt zumindest nicht ablehnend.

Was bezeichnend für die Umfrage war ist, dass Musik für die Mehrheit der Fahrer nicht wegzudenken und ein absolutes „Muss“ ist.

Fazit

Im Ganzen verliefen die Befragungen nach kurzen Anlaufschwierigkeiten erfolgreich und ohne jegliche Vorfälle.

Es war überaus interessant den Alltag der Fahrer unmittelbar mitzuerleben, besonders bei Anlässen außerhalb der Arbeitszeiten. Hier ist das Truckerfestival zu nennen, wobei sich die Situation als angenehm und entspannt gestaltete, so dass wir abschließend ein durchaus positives Bild von LKW - Fahrern gewonnen haben.