

Begehrte Lehrfahrt



Thea Frohs ist begeistert vom Thema Lkw. Nun will die 21-jährige selbst ans Steuer. FERNFAHRER hat sie durch die Fahrschule begleitet.

Von Andreas Techel (Text und Fotos)

Zahnarzthelferin mag ein netter Beruf sein, aber Thea Frohs aus Göppingen zieht es in die Ferne. Seit sechs Jahren nutzt die junge Frau jede Gelegenheit mit Freunden und Bekannten auf Lkw-Tour zu gehen. Irgendwie reizt sie das Gefühl des Unterwegsseins und die Erhabenheit eines Lkw-Cockpits. Die typischen Einschränkungen des Fernfahrer-Lebens machen ihr nichts aus. Nun ist sie alt genug und will vom Beifahrer-

platz endlich auf die linke Seite der Kabine wechseln. Also nichts wie hin zur Fahrschule.

Wegen des schönen großen Actros Megaspaces entscheidet sie sich für die Fahrschule B. Mülln in Nürtingen. Beim ersten abendlichen Theorieunterricht doziert Burkhard Mülln ganz nach Plan über Sozialvorschriften und Lenkzeiten. Durch ihre vielen Mitfahrten weiß sie

Realistisch: Um Leben und Tod geht es beim Erste-Hilfe-Kurs.

schon viel darüber, aber sie ist auch beeindruckt wie ungeschminkt Burkhard über die Realitäten auf der Straße erzählt: „Der Fahrer ist die heiße Kartoffel, die von einem zum anderen geworfen wird, wenn es Konflikte mit dem Verkehrs-

recht gibt.“ Thea findet es gut, dass er keine Schönfärberei betreibt: „So holt er sicher manchen Fahrschüler auf den Boden der Tatsachen zurück, der noch an die Fernfahrerromantik glaubt.“ Und Burkhard macht auch keinen Hehl daraus, „dass





Stolz: Der Traum vom Fahren geht endlich in Erfüllung.



Verbindlich: Das Ankuppeln des Anhängers ist Prüfungsteil.

wählen der Gänge und auch die Kupplung erfordert Gewöhnung. Das ein oder andere Mal ertönt das typische Schnarren der EPS-Schaltung, wenn sie einen Gang verweigert.

Die Dimensionen machen Thea keine Probleme, umsichtig dirigiert sie den Dreiachser

Der Fahrer ist die heiße Kartoffel, die hin und her geworfen wird, wenn es Probleme gibt



Fragend: Die Fahrprüfung beginnt mit dem Nachweis von Handfertigkeiten rund um den Lkw.



Bremsbereit: Mit der zweiten Pedalerie kann Burkhard gefährliche Situationen entschärfen.

für viele Lkw-Fahrer die Arbeitswoche am Sonntagabend beginnt, während der Rest der Welt sich noch mit dem „Tatort“ vergnügt.“ Harte Fakten, aber Thea weiß, worauf sie sich einlässt. Sie freut sich auf ihre erste Fahrstunde.

An einem sonnigen Freitagmorgen ist es soweit. Während der Diesel den nötigen Luftdruck aufbaut erklärt Burkhard das Cockpit, die EPS-Schaltung und das Ausfüllen der Scheibe. Der luftgefederte Sitz scheint die ungewohnten 48 Kilo-

gramm kaum zu registrieren, also gleich nochmal nachjustieren. Scheibe in den Tachograf, vierten Gang rein und los geht's. Verblüffend, das Anfahren unterscheidet sich nicht groß vom Fahren mit dem Pkw. Ungewohnt ist allerdings das Vor-

an parkenden Autos vorbei und auch Burkhard's Bitte, den tiefhängenden Ästen auszuweichen kommt sie nach. Ermutigt von soviel Talent schickt er sie gleich durch ein Wohngebiet. Dort geht es wirklich eng zu. Der Actros wird ziemlich langsam. „Besser langsam, als irgendwas kaputt machen, oder?“, kommentiert sie das Hupen eines hinterherfahrenden Pkw. Burkhard bleibt völlig cool. Er lobt sie für die Umsicht, „wer weiß wie der sich jetzt an Deinem Platz hier anstellen würde.“ Ratzfatz ist die erste Stunde vorbei, gerade einmal 13 Kilometer trägt Thea auf der Scheibe ein.

In der zweiten Stunde verordnet Burkhard ihr gleich ein paar Grundfahrbungen: Rückwärtsabbiegen und versetzt an die Rampe muss der Actros rollen. Das Abbiegen meistert sie souverän. Bei der Rampe darf sie nach dem ersten Ansetzen gleichmal aussteigen, damit sie sieht wie schräg sie an die Rampe gekommen ist. Dann klappt es aber ganz manierlich. Zur Belohnung treibt Burkhard sie gleich in einen engen Kreisverkehr. „Hier darfst Du erst nach einer vollen Runde steil nach rechts abbiegen, sonst kommst Du vor allem mit dem Anhänger nicht um die Kurve.“ Gleich darauf passiert der schwarze Mercedes das Ortschild und die Landstraße hält



Zeitig: Der Fahrtenschreiber dokumentiert exakt jede einzelne Fahrstunde.



Überschaubar: Beim Rückwärtsfahren beobachtet Thea die Vorderachse des Anhängers.



Sauber: Thea manvriert sich durchs Nadelöhr Waschanlage.

schlag quittiert das Biest von Zweiachsanhänger mit einem Ausbruchsversuch. Thea beobachtet die Lenkachse des Anhängers und versucht sie mit dem Hinterteil des Lkw in die richtige Richtung zu bugsieren. Dabei muss sie auch noch beachten, dass alles spiegelverkehrt ist. „Irgendwann fällt aber bei jedem mal der Groschen“, beruhigt Burkhard.

Auch bei Thea ist es so und einige Zeit später rollt sie behende rückwärts an die Rampe. 75 Minuten dauert die Prüfungsfahrt. Tüv-Mann Michael Schweiß ist beeindruckt bei der Übergabe des Führerscheins: „So routiniert fahren nicht viele ihre Prüfungsfahrt.“ Aber die zähste Hürde kommt erst noch. Bei der Jobsuche muss sie sich nicht nur als Frau in einer Männerdomäne behaupten, sondern soll auch noch Erfahrung vorweisen. Nur wer lässt sie diese jetzt sammeln? ■

Schnellkurse für den Führerschein Klasse CE dauern zwischen 10 und 14 Tage. Da heißt es täglich Fahren und Theoriebüffeln. In der intensiven Auseinandersetzung mit dem Thema lernt man so recht schnell das Lkw-Fahren. Am Schluss stehen die Prüfungen in Theorie und Praxis. Hierin verbirgt sich ein gewisses Risiko: Wer in der Theorie durchfällt muss meist trotzdem die Prüfungsgebühr für die Praxis berappen, weil er nicht antreten kann, der Prüfer aber schon bestellt ist. Dazu sollten eilige Kandidaten nicht vergessen, dass schon vorher für den Antrag bei der Führerscheinstelle eine Vorlaufzeit von mehreren Wochen zu kalkulieren ist. Außerdem brauchen die Bewerber vorab noch eine Bescheinigung über die ärztliche Untersuchung mit einem Sehtest, der auch das räumliche Sehen einschließt. Der ebenfalls erforderliche Erste-Hilfe-Kurs dauert 16 Stunden. Wer den Führerschein ganz normal macht, kann dies alles erledigen, während er schon Theorie lernt und die ersten Fahrstunden hat. Die Dauer hängt dann vom Talent und dem eigenen Terminplan.

Kostenmäßig liegt die Erweiterung des Führerscheins Klasse B (Pkw) auf C und CE bei rund 3000 Euro inklusive der Prüfungsgebühren. Wer jedoch Schwierigkeiten hat – meist treten sie beim Anhänger-Rangieren auf – kann die Summe auch deutlich übertreffen. Die genannte Erweiterung erfordert 20 Doppelstunden Theorie à 90 Minuten. In der Praxis müssen die Probanden nach der Grundausbildung fünf Überland- zwei Autobahn- und drei Nachtfahrten absolvieren. Kein Pappentil – auch finanziell nicht. Manche Fahrschule splittet die Kosten: Je nach Vorschreiten des Projekts zahlt der Fahrschüler dann in kleineren Häppchen.

einen leichten Berg für Thea bereit. Sie schaltet zügig in den siebten Gang und drückt das Gas energisch durch. Dumpfes Grollen mischt sich mit dezentem Turbopfeifen. Die 400 PS haben mit dem leeren Koffer-

Rückwärtsfahren mit dem Anhänger gilt als Höchstschwierigkeit in der Fahrausbildung

nicht viel Mühe. Ein Lächeln zaubert sich in Theas Gesicht.

Ein paar Übungsfahrten später ist davon nichts mehr übrig. Der Actros bewegt sich in Zeitlupe nach hinten, der Anhänger ist dran und soll um diese verflixte Kurve herum. Theas Augen scheinen Löcher in die Spiegel zu brennen, vor lauter Anstrengung und Konzentration rollt gar eine Träne die Wange hinunter. Es ist aber auch eine Höllenaufgabe: Den kleinsten falschen Lenkein-



Zügig: Ein Kommunalfahrzeug zwingt Thea zum Überholen.



Praktisch: Der schwarze Lack dient als Spiegel, Frau bleibt sich eben treu.



Geprüft: Michael Schweiß vom Tüv-Filderstadt zeigt sich beeindruckt von Theas Fahrkünsten.