

MACHT DER JOB

Eine Umfrage zeigt: Lkw-Fahrer haben deutlich höhere gesundheitliche Belastungen als andere Berufsgruppen – und fühlen sich alleingelassen.

Text | Jan Bergrath

Der durchschnittliche Kraftfahrer ist 44 Jahre alt, 1,80 Meter groß und mit 95 Kilogramm Körpergewicht etwas übergewichtig. Das sind die rein statistischen Kerndaten aus einer aktuellen Online-Umfrage, die Annika Adler, 30, aus Hamm im Rahmen ihrer Diplomarbeit ausgewertet hat. „Gesundheitsförderung im Kraftverkehr – Die Auswirkungen der Tätigkeit als Berufskraftfahrer auf die physische und psychische Gesundheit“ lautet der etwas sperrige Titel. Der Inhalt ist jedoch brisant. Das Fazit der Sozialpädagogin: „Die Arbeitsbedingungen deutscher Kraftfahrer scheinen aus einer Parallelwelt zu stammen, in der Menschlichkeit ein Fremdwort ist und 15-Stunden-Schichten anscheinend leider keine Ausnahme sind.“ Freiheit in der Sklaverei – so kommt Adler

der Beruf heute vor. Ihre bemerkenswerte Arbeit reiht sich dabei in eine kleine Reihe von Untersuchungen mit ähnlichem Thema ein. Zu nennen sind dabei die fast schon als Klassiker zu bezeichnenden Werke „Das bisschen Fahren“ von Gunther Plänitz (1983) oder „Highway-Helden in Not“ von Michael Florian (1993). Für die Bundesanstalt für Arbeitsschutz und Arbeitsmedizin untersuchte Dr. Martina Michaels 2008 das Thema „Gesundheitsschutz und Gesundheitsförderung von Berufskraftfahrern“. 2009 brachte Dr. Claudia Evers von der Bundesanstalt für Straßenwesen die „Auswirkungen von Belastungen und Stress auf das Verkehrsverhalten von Lkw-Fahrern“ an die Öffentlichkeit. Alle kommen zu ähnlichen Ergebnissen.

„Das Puzzle des deutschen Kraftfahrers setzt sich unter anderem aus bereits altbe-

kannten Teilen zusammen“, erläutert Adler, die selbst mit einem Berufskraftfahrer verheiratet ist und die Problematik seit vielen Jahren aus dem Alltag kennt, wenn ihr Mann nach der Tour mal wieder mit dem Brötchen in der Hand auf der Couch eingeschlafen ist: eine Tagesarbeitszeit, die in anderen Berufszweigen für zwei Vollzeitkräfte reichen würde, ein angeschlagener Gesundheitszustand, Einzelkämpfertum, eine das normale Maß übersteigende Aufopferung für den Job – und gleichzeitig das Leiden unter dem schlechten Ruf und der mangelnden Anerkennung.

Rund 200 Fahrer haben Adler in diesem Frühjahr im Internet anonym ihr Herz ausgeschüttet – für Adler ist das Resultat auch ein Hilferuf aus der Transportbranche: „Bei der Frage nach dem frustrierendsten Aspekt ihrer Arbeit war das schlechte Image die

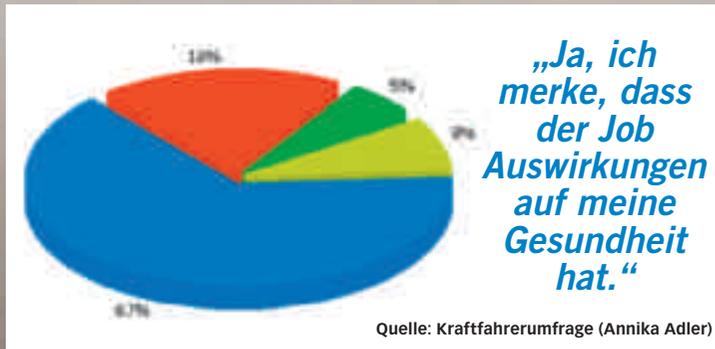


KRANK?

meistgenannte Antwort. Auch die schlechte Qualität der zwischenmenschlichen Beziehungen macht den Fahrern zu schaffen. Die Umgangsformen bei den Endkunden stoßen sauer auf, leider allerdings auch das Klima unter den Fahrern selbst.“

Kraftfahrer, so schreibt Adler, haben aufgrund ihrer vielfältigen Arbeitsbelastung häufig nicht die Möglichkeit, nach ihren eigenen Wünschen am gesellschaftlichen und öffentlichen Leben teilzunehmen – im Fernverkehr droht oft sogar eine soziale Vereinsamung.

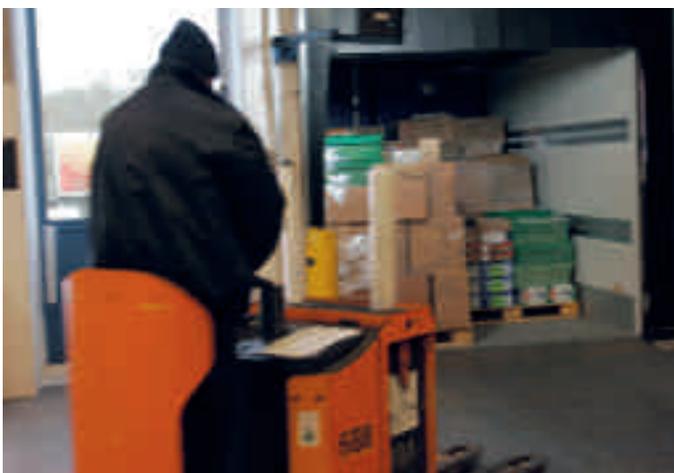
„Das ist der Punkt, wo Sozialpädagogik ansetzen muss, um die Eigenverantwortung des Menschen und damit seinen selbstständigen Umgang mit allgemeinen Lebenslagen in der Gesellschaft zu stärken.“ Hier kommt der Begriff der Gesundheit ins Spiel. „Gesundheit darf in diesem Fall nicht rein biomedizinisch verstanden werden. Als mehrdimensionaler Begriff deckt sie alle Bereiche des menschlichen Seins ab und bedeutet außerdem eine ständige Wechselwirkung zwischen Mensch und Umwelt.“ So fragte Adler zunächst nach den allgemeinen Arbeitsbedingungen: Für



Für ihre Diplomarbeit untersuchte Annika Adler aus Hamm die Arbeitsbedingungen von Lkw-Fahrern in Deutschland.



Fotos | Bergrath, Hersteller, Rathmann, Sahorn



Oft halten Fahrer das Entladen für ausreichende Bewegung.



Der Fernfahrer-Rücken ist die häufigste Ursache für Ausfälle.

30 Prozent aller Teilnehmer ist ein gutes Betriebsklima Voraussetzung für gute Arbeit. Für fast jeden Dritten war dieser Aspekt schon einmal Grund für einen Arbeitsplatzwechsel. Jeder Vierte wechselte seinen Job aufgrund von Arbeitsüberlastung. „Bei einer Wochenstundenarbeitszeit von 60 Stunden und mehr eigentlich noch eine überraschend kleine Anzahl“, so Adler. Das größte Problem scheint aber in der Tat im Druck zu liegen. Termindruck belegt in der offenen Frage nach Frustration im Job zwar nur den dritten Platz, jedoch kristallisieren sich in der restlichen Umfrage immer wieder Aspekte heraus, die sich als Folge von Druck jeglicher Art in Kontext stellen lassen. Das sind: Konflikte mit dem Gesetz, Stress mit der Disposition, Abwertung an den Entladestellen,

Rückenbeschwerden, Übergewicht, Stress und Kreislaufprobleme sind Ausfallursachen für Fahrer

Kleinkrieg auf der Autobahn und zu guter Letzt Probleme in der Familie. 44 Prozent gaben an, dass ihr Job in irgendeiner Weise Auslöser für Familienprobleme ist oder war. „An der Gesundheit geht das nicht spurlos vorüber, was sich anhand diverser körperlicher Auswirkungen bemerkbar macht.“

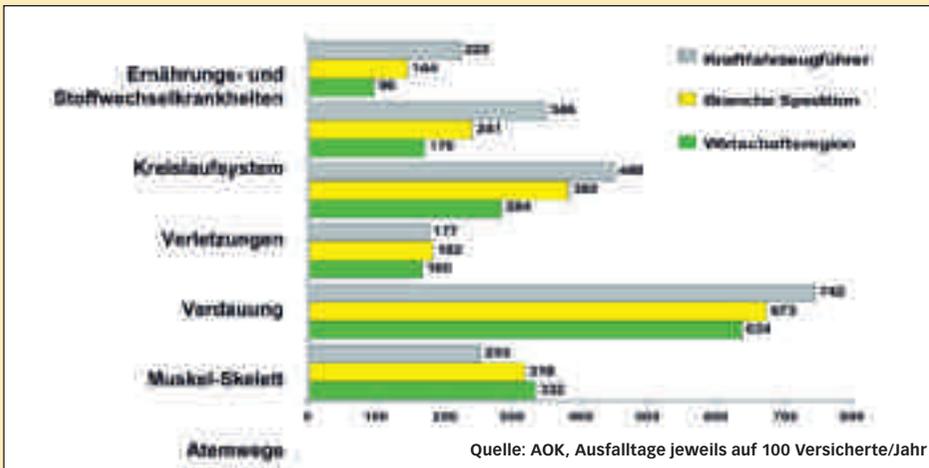
Macht der Job also wirklich krank? Bei der Frage nach gesundheitlichen Veränderungen, die auf den Job zurückgeführt werden, gaben 41 Prozent aller Teilnehmer Rückenbeschwerden oder Bandscheibenschäden an. 22 Prozent haben Übergewicht oder nahmen an Gewicht zu, 14 Prozent haben Gelenk-

beschwerden und 13 Prozent zeigen bereits die typischen Stresssymptome.

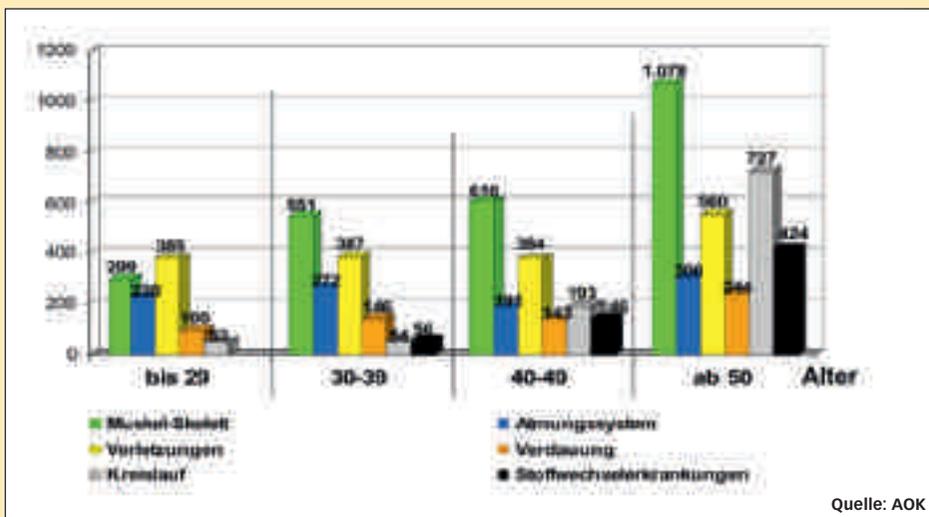
Diese Erkenntnisse decken sich mit den Zahlen der Arbeitsausfälle, die von der AOK Hessen nach Branchen aufgeschlüsselt wurden. Bei vielen Krankheiten liegen Kraftfahrer deutlich über dem Durchschnitt. Rückenprobleme dominieren vor Herzerkrankungen, besonders bei den Fahrern ab 50. Genug Zahlen und Statistiken also, um eine Änderung der Situation in Angriff zu nehmen.

Aber nur die wenigsten Firmen nehmen beispielweise die Verpflichtung ernst, dass sie einen Fahrer, den sie neu einstellen, zu-

Krankenstand der Transportbranche im Vergleich



Typische Ausfallursachen



Die AOK Hessen hat die Arbeitsausfälle in Tagen pro 100 Versicherte im Jahr nach Branchen aufgeschlüsselt. Dabei liegen die Kraftfahrer bei den meisten Krankheiten deutlich über dem Durchschnitt, selbst wenn man Disponenten und andere Beschäftigte der Speditionsbranche mit dazu nimmt (gelbe Balken). In der Altersaufschlüsselung (rechts) fällt ein starker Anstieg der Ausfälle durch Muskel- und Skelett-Probleme auf, ebenso bei den Kreislauf- und Stoffwechselerkrankungen.

Ulrike Fischer von der AOK Hessen berät bei Fragen der betrieblichen Gesundheitsförderung.



OPs an der Wirbelsäule können durch richtige Bewegung vermieden werden.



Ständiger Termindruck und Stress durch Staus belasten heute immer mehr Fahrer.

erst beim Betriebsarzt checken lassen müssen. Das stärkste Bild in ihrer Analyse prägt Adler, wenn sie beschreibt, warum gesundheitsfördernde Maßnahmen in der Branche bislang kaum zum Einsatz kamen. „Kraftfahrer sind für die Firmen relativ austauschbar, insofern erzeuge die Neueinstellung eines Kraftfahrers geringere Kosten als die „Wiederinstandsetzung eines alten verbrauchten“. Viele Unternehmen hinterließen praktisch leere „Menschenakkus“, die eine Zeit lang voll ausgenutzt und dann nicht wieder aufgeladen würden.

Deshalb verweist auch Ulrike Fischer an die Fürsorgepflicht der Unternehmen. Seit 14 Jahren arbeitet die Diplompädagogin für die AOK in Nordhessen als Projektmanagerin für betriebliche Gesundheitsförderung. Sie sitzt in einer Jury, die jährlich Unternehmenskonzepte prämiiert. Transportbetriebe, die sich konsequent um die Gesundheit ihrer Fahrer kümmern, kann sie an einer Hand abzählen. „Dabei ist die Gesundheit der Mitarbeiter relevant für den wirtschaftlichen Erfolg. Die zukünftige Frage lautet vielmehr: Welches Unternehmen kann es sich leisten,

sich nicht um die Gesundheit ihrer Mitarbeiter zu kümmern?“

Damit trifft Fischer die Wünsche der meisten Fahrer aus Adlers Umfrage. 73 Prozent gaben an, dass es in ihrem Betrieb niemanden gibt, der in irgendeiner Weise für Gesundheitsfragen zuständig ist. 52 Prozent monierten, dass ihnen ihr Arbeitgeber in gesundheitlichen Fragen nicht entgegenkommt. Das wiederum will Andrea Reichl, Personalleiterin bei Diebel in Kassel, nicht so einfach gelten lassen. „Viele Angebote, die wir gemacht haben, wurden von den Fahrern einfach nicht genutzt.“ Auch das neue Berufskraftfahrer-Qualifikations-Gesetz zeigt noch keine Auswirkungen. Bei den Weiterbildungsmodulen dümpelt das Thema Gesundheit am Schluss der Hitliste, angeführt wird diese vom wirtschaftlichen Fahren – Maschine vor Mensch.

Was also ist zu tun? Dazu hat Adler eine klare Position: „Viele Maßnahmen zur betrieblichen Gesundheitsförderung sind einfach nicht auf die Bedürfnisse der Fahrer zugeschnitten und werden als unnützlich erachtet. Sie finden zudem außerhalb der Arbeits-

Die Umfrage

Den Kern der Diplomarbeit von Annika Adler an der Hochschule Fulda bildet eine langfristig angelegte und komplexe Online-Umfrage mit 74 Fragen zur Fahrer- und Fahrerinnen-Gesundheit, an der sich im Zeitraum März/April 2010 rund 200 Lkw-Fahrer, darunter acht Fahrerinnen, beteiligt haben – die meisten davon Leser und Leserinnen des FERNFAHRER. 165 Fragebögen wurden bis zum Stichtag ausgewertet. Mit Erfolg: Die Arbeit erhielt die Note 1,3. Damit konnte Adler ihr Studium abschließen. Sie ist heute Diplom-Sozialpädagogin mit Studienschwerpunkt psychosoziale Beratung und Gesundheitsförderung. Streng statistisch ist die Umfrage zwar nicht repräsentativ, aber das Ergebnis deckt sich mit den wenigen Arbeiten, die es bislang zu diesem vernachlässigten Thema der Sozialpädagogik gibt. Trotz des akademischen Ansatzes liest sie sich gut, bietet Wiedererkennungswerte und trifft die Lebenswirklichkeit vieler Fahrer. Die reine Umfrage ist unter www.kraftfahrerumfrage.de nachzulesen. Mittlerweile ist die Diplomarbeit auch als Buch (144 Seiten) veröffentlicht. Zum Preis von 14,95 Euro ist sie über den FERNFAHRER-Shop (www.fernfahrer.de/shop) erhältlich.



ANZEIGE

Kraftfahrer/-in & TU gesucht



Wir sind ein inhabergeführtes mittelständisches Logistikunternehmen und sind für unsere eigene Kundschaft bundesweit im Teilpartien- und Ladungsbereich unterwegs.

Zur Verstärkung unserer Kapazitäten suchen wir

Kraftfahrer/-innen CE + C1E sowie selbstständige Transportunternehmer

im nationalen Fernverkehr.

Die eingesetzten Sattelaufleger (Sattelhöhe 1,15m) sowie Standard-Wechselbrücken werden von uns gestellt. Gültige ADR-Bescheinigung und entsprechende Erfahrungen sind von Vorteil.

Wir haben Ihr Interesse geweckt?

Dann melden Sie sich bei uns!

Hofmann Internationale Spedition GmbH
64584 Biebesheim/Rhein Tel: 06258 / 804 - 0 Fax: -111
per E-Mail: bewerbung@hofmann-spedition.de



Unregelmäßige und vielfach schlechte Ernährung führen auf Dauer zur Gewichtszunahme der Fahrer.

Vier Fahrer gehen in den Dauertest



Bernhard Wolf, 50, aus Fuldabrück

Bernhard ist gerade 50 geworden und hat rechtzeitig den obligatorischen Besuch beim Betriebsarzt absolviert, um seinen Lkw-Führerschein zu verlängern. Seit 2007 fährt er bei der Spedition Diebel mit einem Wechselbrückenzug im nächtlichen Linienverkehr. Das ist eine Herausforderung für den eigenen Biorhythmus und erfordert größte Disziplin bei der Einteilung der täglichen Schlafzeit. Für den Hobbysportler bedeutet dies aber nicht den Verzicht auf sein regelmäßiges Training – er absolviert es unterwegs. Bernhard hat sich vorgenommen, in den nächsten Monaten insbesondere seine Rückenmuskulatur zu stärken.



Herbert Bartz, 53, aus Jülich

Herbert fährt selbst bei Wind und Wetter immer mit dem Rad zur Arbeit – und hält sich auch schon mal während seiner Pausen auf dem Autohof fit. Für die Spedition Bünten aus Jülich ist er seit elf Jahren mit Komplett- und Teilladungen bundesweit sowie international unterwegs. Am Wochenende geht er regelmäßig zum Training ins Fitnessstudio. Dem täglichen Stress des Fernfahrer-Jobs begegnet er mit möglichst ausgewogener und gesunder Ernährung. Das Wissen darüber hat er sich im Laufe der Jahre selber angeeignet – und will es nun an die Kollegen weitergeben.



Hans-Dieter Müller, 62, aus Knüllwald

Hans-Dieter fährt schon seit 27 Jahren für Diebel auf verschiedenen Relationen jede Nacht quer durch Deutschland. Sein Job darf er nur unter ärztlicher Aufsicht machen, denn er ist Diabetiker. In einem Tagebuch muss er regelmäßig seinen Zuckerwert notieren, was dann wiederum turnusmäßig vom Betriebsarzt kontrolliert wird. Die Unregelmäßigkeit der Arbeit erschwert den Messzyklus. Das hält Hans-Dieter aber nicht ab, sich um seine Gesundheit zu kümmern. Er hat bereits angefangen, seine Ernährung umzustellen und will jetzt weiter sein Gewicht reduzieren.



Frank Rudolph, 45, aus Jülich

Frunk ist schon seit 22 Jahren bei Bünten, weil dort das Betriebsklima stimmt, was für ihn die Grundlage gesunden Arbeitens darstellt. Er nimmt seinen Job im internationalen Fernverkehr so gelassen wie möglich und fährt zum Ausgleich am Wochenende mit seiner Tochter Rad. Es ärgert ihn natürlich, dass er als Lkw-Fahrer unterwegs so wenig Möglichkeiten hat, sich zu bewegen. Durch das lange Sitzen hat er nach und nach an Gewicht zugelegt – und das soll jetzt möglichst wieder runter. Am besten mit Unterstützung eines kompetenten Ernährungsberaters.

Die Wirbelsäule leidet im Fahreralltag besonders.

zeit statt und sind zu wenig attraktiv, als dass es sich lohnen würde, dafür Freizeit sausen zu lassen.“

Wenn Angebote sich an große Gruppe richten, also keine individuelle Beratung stattfindet, erreicht man den einzelnen Fahrer nicht, warnt Adler. Wenn man dagegen individuell auf einzelne Personen eingehen und deren Schwachstellen gezielt ermitteln würde, hätten die Fahrer das Gefühl, dass sich jemand um sie kümmert, und würden solche Angebote vielleicht bereitwilliger annehmen. „Dann könnte man auch auf die Wünsche der Fahrer eingehen und hätte auf lange Sicht mehr Erfolg als mit dem allgemeinen Angebot der Rückenschule für alle, Freitag 17 Uhr, in der Werkstatt. In eingefahrenen Strukturen kann

Gesundheit ist eine Frage der eigenen Motivation

sich nur etwas ändern, wenn nicht nur ein Baustein verändert wird, sondern auch die Rahmenbedingungen angepasst werden.“

„Motivation ist immer schwieriger, wenn sie von außen kommt“, sagt Fischer. Gesundheit ist daher auch eine Frage der Einstellung. „Begegne ich der Situation positiv oder beuge ich mich meinem Schicksal. Entscheidend ist die Frage des Preises, den man zahlt, wenn man sich nicht um seine Gesundheit kümmert.“ Das heißt noch viel Arbeit für die Zielgruppe. Keine Zeit für Sport, keine Zeit für Unternehmungen – gerade einmal Internet, Fernsehen, Familie, Schlafen und Essen finden nach Adlers Umfrage ab und zu in der raren Freizeit der Fahrer Platz. 76 Prozent würden in ihrer Freizeit gerne etwas für ihre Gesundheit tun.

Vier Fahrer unternehmen jetzt den ersten Schritt. FERNFAHRER begleitet sie dabei in einer neuen Serie. Annika Adler plant bereits die nächste Umfrage, wie ernst es Fahrer wirklich meinen, wenn sie sich um ihre eigene Gesundheit kümmern wollen. ◀

**IM NÄCHSTEN HEFT:
Vertrauen ist gut, Kontrolle
ist besser. Bernhard Wolf
muss zum Betriebsarzt**

