MODULE MIT AUSSICHT

Neben DocStop will sich jetzt auch die Gewerkschaft Verdi um die Gesundheit der Lkw-Fahrer kümmern, zumindest bei ihren Mitgliedern.

Text I Jan Bergrath

Das Bildungszentrum der Dienstleistungsgewerkschaft Verdi in Brannenburg liegt am Fuße des Wendelsteins in Bayern. Von der Terrasse geht der Blick weit über die Inntalautobahn hinweg. Während der Woche werden hier angehende Betriebsräte aus dem Fachbereich Postdienste, Speditionen und Logistik für ihre Aufgaben geschult. Doch am Wochenende steht das Gebäude mit seinen einfachen Gastzimmern und voll ausgestatteten Schulungsräumen leer.

Deswegen hatte Marion Fendt, die Leiterin des Zentrums, eine Idee: Sie möchte ihre Einrichtung besser auslasten. Die zweitägige Fachkonferenz „Gesunde Lkw-Arbeit in Europa“, die sie im September zusammen mit der Akademie und dem Institut für Sozialforschung von Professor Albrecht Goeschel in ihrem Haus ausrichtete, sollte praktikable Wege erörtern: Wie lässt sich die für Lkw-Fahrer weiterhin verpflichtende Modulschulung zum Thema Gesundheit im Rahmen des Berufskraftfahrer-Qualifikations-Gesetzes mit finanzieller Förderung der Krankenkassen zu einem Gesundheitswochenende ausbauen? Idealerweise zusammen mit den Ehefrauen. Der Fachbereich selbst entsandte neben dem ehemaligen Lkw-Fahrer und Betriebsrat der Spedition Egerland, Olaf Wasielewski, seinen Bundesfachgruppenleiter Mario Klepp.

In der Runde saßen unter anderem Dr. Peter Ruf, ein engagierter Allgemeinmediziner und Betriebsarzt, der in einem Handbuch für Fahrer, die unterwegs erkranken, nützliche Tipps zur medizinischen Selbstversorgung veröffentlicht hat (www.die-ruf-fibel.de): Sie sollen dem Fahrer helfen, seine Gesundheit und Symptome einer beginnenden Krankheit einzuschätzen. Auch gibt sie Tipps zur Zusammenstellung einer Bordapotheke.

Dr. Peter Ruf ist Allgemeinmediziner und Betriebsarzt. Seine Fibel gibt hilfreiche Tipps für die Eigenversorgung unterwegs.

Weiterhin waren drei lokale Physiotherapeuten geladen, ein Vertreter der DAK, der in einem Referat die Möglichkeiten der betrieblichen Gesundheitsförderung erläuterte. Dazu die Vertreterin einer Schulungseinrichtung, die in ihrem Vortrag über die Modulschulungen die theoretische Grundlage der Weiterbildung schilderte.

Eingebettet war das Treffen in eine zum Teil kontrovers geführte Diskussion über die Situation der Fernfahrer an sich: deren Arbeitsverdichtung im immer härter werdenden internationalen Wettbewerb und unter dem Diktat des digitalen Tachos die Grenzen der physischen und psychischen Belastung zum Teil bereits überschritten hat. Wie sehr die Kollegen gestresst sind, zeigten die Zahlen der Initiative DocStop. Pro Monat nutzen rund 400 Lkw-Fahrer das entlang den deutschen Autobahnen eingerichtete Angebot von 700 Medizinern und Krankenhäusern, die im Notfall für Lkw-Fahrer schnell und ohne Wartezeit erreichbar sind.

Professor Goeschel schwebte dagegen ein anderes Konzept vor. Er möchte in einer Gesellschaft, in der immer mehr Menschen mobil sind, Gesundheitszentren an den paneuropäischen Autobahnen einrichten, die nicht nur im Notfall helfen, sondern auch im Rahmen der Prävention von den Lkw-Fahrern angesteuert werden können. Das erste, vor einem Jahr zusammen mit Verdi und der SVG begonnene Projekt auf dem Autohof Lohfeldener Rüssel an der A 7 bei Kassel stockt allerdings. Angeblich, so Goeschel, weil die für den Betrieb einer regulären Praxis zuständige Kassenärztliche Vereinigung noch nicht überzeugt werden konnte. Nun schwebte ihm unter anderem vor, dass Lkw-Fahrer am Wochenende ihre Lastzüge auf dem Autohof Reichenhart an der A 93 abstellen und sich in Brannenburg dem Thema Gesundheit widmen können, völlig ungeachtet der Tatsache, dass derweil der Diesel aus ihren unbewachten Lkw geklaut werden könnte. Und dass kaum noch deutsche Fahrer im Italienverkehr unterwegs sind.

Verdi möchte das Bildungszentrum Brannenburg als Gesundheitszentrum für Fahrer nutzen.

DocStop baut die medizinische Versorgung an den Autobahnen weiter aus.

Leider sah Goeschel das DocStop-Prinzip als Wettbewerb zu seiner eigenen Idee – und verprellt mit seinem Diskurs ausgerechnet den einzigen praktischen Mediziner vor Ort. „Es kann doch nicht sein“, argumentiert Ruf später, „dass wir weiter Wolkenkuckuckscheime einer illusorischen Trucker-Betreuung mit Anhang in landschaftlich reizvoller Umgebung träumen und gleichzeitig das durchaus in Einzelpunkten kritikwürdige, aber insgesamt wenigstens funktionierende DocStop-Angebot niedermachen.“

So kam es am Ende der Tagung immerhin noch zu einem Minimalkonsens: Das Bildungszentrum in Brannenburg kann sich mit seinen Leistungen, die es extern bei den Physiotherapeuten und Schulungsanbietern einkaufen müsste, bei der Zentralen Prüfstelle Prävention (ZPP) eintragen lassen. Die reinen Leistungen zur gesundheitlichen Prävention, die ein Lkw-Fahrer dann bei seiner eigenen Krankenkasse beantragen kann, sind förderungswürdig, die Übernachtung selbst nicht. Allerdings können wiederum Unternehmer, die Wert auf gesunde Mitarbeiter legen, einen Teil der Kosten für die betriebliche Gesundheitsförderung steuerlich geltend machen.

Der eigentliche Clou: Fahrer, die das Thema Gesundheit mit einem hohen Anteil von praktischen Übungen zu Fitness und Ernährung erleben möchten, können sich diese Weiterbildung tatsächlich zertifizieren lassen. Module mit Aussicht also. Verdi möchte das Projekt jedenfalls unterstützen, zumindest für die Mitglieder. ◀|

„Im Zuge des immer härter werdenden Wettbewerbs ziehen sich immer mehr Unternehmer aus der tariflichen Verantwortung. Die Lkw-Fahrer bleiben dabei auf der Strecke.“

Olaf Wasielewski (Mitte), Betriebsrat

„Es geht darum, speziell auf die Lebenslage und Arbeitsbedingungen der Berufskraftfahrer abgestimmte Programme und Angebote der Gesundheitsförderung zu entwickeln.“

Professor Albrecht Goeschel (Mitte), Sozialforscher

Hab‘ acht!

Fahrer von Pkw und Lkw stehen häufig unter Termindruck und wollen ihre Tour zu Ende bringen – selbst, wenn sie sich krank fühlen. Daher greifen sie zur Selbstmedikation und vergessen die Nebenwirkungen von Medikamenten. Die Folge: Rund sieben Prozent der jährlich 2,2 Millionen Verkehrsunfälle lassen sich auf die sedierende, also müde machende Wirkung von Arzneien zurückführen. Es gibt aber auch freiverkäufliche Medikamente wie GeloProsed, das auf den Bestandteilen Paracetamol und Phenylephrin basiert, die nach Angaben des Herstellers keinen Einfluss auf die Verkehrstüchtigkeit haben. Aber die beste Lösung ist immer noch der Besuch beim Arzt.

Fotos I J. Bergrath, N. Semders, GeloProsed