

## Vorsorge und Versorgung: Tag der Fahrergesundheit auf der IAA bei TRATON

**Was Lkw-Hersteller für die Fahrer tun können, welche Gesundheitsrisiken bestehen und wie im Notfall geholfen wird: Diese Aspekte standen beim Driver's Health Day, dem Tag der Fahrergesundheit von TRATON auf der IAA, zur Debatte.**

**München/Hannover, 25. September 2018** – Christina Scheib weiß, wie heiß es hergehen kann im Lkw. Im heimischen Bayern fährt sie mit ihrem 40-Tonnen-Kipperzug oft diese unheimliche, fast brodelnde Mischung aus Bitumen und gekörntem Gestein, die später die Fahrbahn als Asphalt bedeckt. Und als Frau hinterm Steuer eines Lkw hat sie oft genug erfahren: „Du musst nicht 100, sondern 200 Prozent geben, um anerkannt zu werden.“ Die aus den Medien bekannte „Trucker Prinzessin“ ist gelernte Arzthelferin. Somit ist Christina Scheib der ideale Gast beim Tag der Fahrergesundheit auf dem Forum von TRATON in Halle 12 auf der IAA.

Gleich vier Themenkomplexe kommen bei dem von Nutzfahrzeugjournalist und Branchenkenner Werner Bicker moderierten Forum zur Sprache: Wohin die Reise mit den Lkw-Kabine geht, worauf beim Sitzen und beim Schlafen zu achten ist – und wie die Initiative DocStop denen hilft, die fern der Heimat ärztliche Hilfe brauchen.

Stau, Stress, Zeitdruck: All das kennt Christina Scheib nur zu gut aus ihrer täglichen Praxis. Wie ein Lkw-Hersteller in Form von künftigen Kabinenkonzepten das Leben hinterm Steuer leichter machen kann, erläutert Alexander Teleki, der sich bei MAN um die Produktplanung kümmert. „Noch mehr maßgeschneidert“ würden die kommenden Kabinen sein, umreißt er die Perspektiven beim Fahrerhaus und präzisiert: „Man wird stark unterscheiden zwischen Nah- und Fernverkehr.“

Wie MAN den speziellen urbanen Gegebenheiten künftig Rechnung trägt, zeigt das zur IAA erstmals vorgestellte Konzept des MAN CitE. Dieser Stadt-Lkw hat nur noch wenig zu tun mit den heute gängigen Konzepten. Elektrischer Antrieb, niedriger Einstieg, Sitzposition auf Augenhöhe mit Fußgängern und Fahrradfahren – sowie Kameras statt Spiegel und innen ein ebener Boden sowie eine Schiebe- statt raumgreifender Schwenktür auf der rechten Seite: Das hat viele Vorteile gegenüber den heute gängigen Lösungen.

Für den Fernverkehr fasst Alexander Teleki die Fragestellung ganz anders. „Automatisiertes Fahren“, sagt er, „Konnektivität und hohe Anforderungen an die Sicherheit“ seien Punkte, die bei der Entwicklung künftiger Fernverkehrskabine zu berücksichtigen seien. Oft ist beim automatisierten Fahren die Rede von Nebentätigkeiten, die der Fahrer dann anstatt des Führens seines Fahrzeugs ausüben könne. Teleki und sein Team haben genau diese Frage untersucht und kommen zu dem Schluss: „Ohne Sichtkontakt zur

Fahrbahn“, so lautet eine Erkenntnis, trete „im fahrenden Lkw bei den Probanden Übelkeit so gut wie nicht auf“, obwohl genau das zu erwarten gewesen wäre.

Im Gegenzug aber, referiert Alexander Teleki, „habe die Konzentration der Testpersonen während ihrer Nebentätigkeit jedoch eher zu wünschen übrig gelassen.“ Als eine der wichtigsten Neuerungen bei der Lkw-Kabine von morgen führt Teleki schließlich an, dass in den kommenden Jahren wohl mit zusätzlicher Länge des Fahrerhauses zu rechnen sein werde.

Neue, in Brüssel zur Debatte stehende Vorschriften für die Abmessungen des Lkw machen das möglich und dürften vor allem die zweite Referentin des Drivers' Health Day bei TRATON freuen: die Schlafforscherin Birgit Hoffmann-Castendiek von der Medizinischen Hochschule Hannover. „80 Zentimeter Breite“ definiert sie als Mindestanforderung für ein Bett, in dem der Mensch so schlafen kann, wie es ideal wäre. „Jeder dreht sich oft im Schlaf“, sagt sie, „und dafür braucht es solchen Platz.“ So bietet Scania bereits heute Betten mit 80 Zentimeter und 100 Zentimeter Breite.

Licht in die große Bedeutung des richtigen Schlafs bringt Birgit Hoffmann-Carstendiek in vielfacher Hinsicht. Patentrezepte, so erklärt die Medizinerin gleich zu Beginn, würden der Verschiedenheit der Menschen nicht gerecht. Es gebe nun einmal Abend- und Morgentypen. Und auch, wie viel Schlaf der Mensch denn brauche, sei nicht pauschal zu beantworten: „Manche kommen mit ungefähr sechs Stunden aus“, referiert sie den Stand der Forschung, „andere brauchen mehr als neun Stunden.“

Zum Thema Müdigkeit als einem Problem, das viele Fahrer betrifft, ist ihre Meinung aber eindeutig: „Da helfen weder Kaffee noch Öffnen des Fensters“, erklärt sie klipp und klar, „sondern nur eine Pause.“ Fakten aus der Forschung belegen die Wichtigkeit von Pausen auf drastische Weise. Nach vier Stunden ohne Pause steigt das Unfallrisiko um das Doppelte. Nach sechs Stunden ohne Pause sei das Unfallrisiko dann schon um den Faktor acht gestiegen.

Doch gibt es auch eine Art Müdigkeit, bei der keine Pausen helfen. Als „ungewollte Müdigkeit“ beschreibt die Ärztin dieses vielfach unterschätzte und gerade für Lkw- und Busfahrer besonders gefährliche Phänomen. Es kann auf eine sogenannte Schlafapnoe hindeuten, die dem Schlaf das Erholsame raubt. Übergewicht ist eine häufige Ursache für dieses Leiden, das oft mit unregelmäßigem Schnarchen nachts und mehr oder weniger ausgeprägter Müdigkeit tagsüber einhergeht.

Diese besondere Art der Schläfrigkeit steigert das Unfallrisiko von betroffenen Personen erheblich. „Ein zwei bis sieben Mal erhöhtes Unfallrisiko besteht für den“, so die Schlafforscherin, „der unter dieser Krankheit leidet.“ Birgit Hoffmann-Castendiek weiter: „Es gibt verschiedene Therapien bis hin zur sogenannten CPAP-Therapie, bei der ein Beatmungsgerät erholsamen Schlaf wieder herstellt.“ Befürchtungen, dass im Zusammenhang mit solch einer Therapie die Fahrerkarriere zu Ende sein könnte,

sind der Expertin zufolge unbegründet: „Wer 70 Prozent der Nächte die Maske mindestens vier Stunden lang benutzt“, beschreibt sie die Rechtslage, „gilt als fahrtüchtig.“ Und sie versichert: „Der Einsatz im Lkw ist problemlos.“

Das Kreuz mit dem Sitzen: „40 Prozent der Fahrer haben Rückenbeschwerden“, spricht Physiotherapeutin Carola Lachenmayer ein weiteres Gesundheitsrisiko an, dem Fahrer besonders ausgesetzt sind. Fahren geschieht nun einmal im Sitzen, obwohl ständiges Sitzen, so die Expertin, „die belastendste Körperhaltung überhaupt ist.“ Besonders wichtig sei es daher für den Fahrer, auf die korrekte aufrechte Haltung beim Sitzen zu achten. Dazu gehört: „Das Becken ein wenig nach vorn geschoben, die Schenkelaufgabe gut justieren und sowie Lendenwirbelunterstützung und Neigung des Sitzes korrekt einzustellen.“ Als Wohltat für den Rücken rät sie eindringlich, während der Ruhezeiten noch ein Übriges zu tun: einfach auszuführende Übungen mit dem Gummiband zum Beispiel, deren Ablauf sie vor Ort am Lkw gleich demonstriert.

Geht es um plötzlich auftretende Beschwerden wie Zahnweh oder einen eingeklemmten Ischiasnerv, hat kaum eine Berufsgruppe größere Schwierigkeiten als die Fahrer, an medizinische Versorgung zu gelangen. Innerstädtisch ist ans Parken eines 40-Tonnners nicht zu denken. Und dort, wo der 40-Tonner parken kann, sind Ärzte oder Kliniken nicht zu finden.

Wie sie diesem Problem gegensteuern, erläutern bei der TRATON Veranstaltung zwei maßgebliche Akteure der Initiative DocStop. Gründer Rainer Bernickel ist ehemaliger Autobahnpolizist und sagt, dass ihm das Dilemma der medizinischen Versorgung von Fahrern schon während seiner Dienstzeit aufgefallen war. Konsequenz daraus: Nach der Pensionierung entwickelte er das Konzept von DocStop, rief in medizinischen Fachzeitschriften Ärzte zur Mithilfe auf und stieß auf große Resonanz: „Nicht wenige Mediziner sind früher, während des Studiums, selbst Lkw gefahren“. Doc Stop kann heute auf rund 750 Praxen und Kliniken in Deutschland verweisen, die sich an der Initiative beteiligen.

Spediteur Joachim Fehrenkötter fungiert als 1. Vorsitzender von DocStop und ist wie viele seiner Unternehmerkollegen vom Prinzip der Initiative überzeugt, „DocStop hilft uns, wenn ein Fahrer unterwegs plötzlich krank wird – also müssen wir DocStop unterstützen.“ Dreh- und Angelpunkt von DocStop ist: Meldet der Fahrer medizinischen Betreuungsbedarf (via Hotline, App oder soziales Netzwerk), wird ein Shuttleservice zu einer der DocStop-Praxen oder -Kliniken in Bewegung gesetzt, die sich alle zu Einem verpflichtet haben: diesen Patienten sofort zu behandeln.

„Meistens handelt es sich um die entsprechende Medikation, die der Fahrer braucht, um weiterfahren zu können“, skizziert Joachim Fehrenkötter den typischen Charakter der DocStop-Nutzung, die allen Fahrern offensteht. Auf „4.000 bis 5.000“ schätzt Bernickel die Zahl der Fälle, in denen DocStop seit der Gründung auf diese Weise schon helfen konnte.

„Noch ist die Initiative DocStop insgesamt zu wenig bekannt“, bekennt Gründer Bernickel als Punkt, wo bei DocStop noch Optimierungspotenzial besteht. „Willkommen im Netzwerk“ kommentiert Joachim Fehrenkötter, als „Trucker Prinzessin“ Christina Scheib daraufhin spontan in Folgendes einwilligt: Ab sofort auch als DocStop-Botschafterin aufzutreten.

Kontakt:



**Julia Kroeber-Riel**

Head of Group Communications & Governmental Relations

TRATON AG  
Dachauer Str. 641  
80995 München

T +49 152 58870900  
[julia.kroeber-riel@traton.com](mailto:julia.kroeber-riel@traton.com)



Dr. Alexander Baer  
Trade Media Relations

TRATON AG  
Dachauer Str. 641  
80995 München

Tel.: +49 152 58867423  
alexander.baer@traton.com  
www.traton.com

Die TRATON AG, ehemals Volkswagen Truck & Bus AG, ist eine 100%ige Tochtergesellschaft der Volkswagen AG und gehört mit ihren Marken MAN, Scania, Volkswagen Caminhões e Ônibus und RIO zu den weltweit führenden Nutzfahrzeugherstellern. Im Jahr 2017 setzten die Marken der TRATON GROUP insgesamt rund 205.000 Fahrzeuge ab. Das Angebot umfasst leichte Nutzfahrzeuge, Lkw und Busse, die an 31 Standorten in 17 Ländern produziert werden. Zum 31. Dezember 2017 beschäftigte das Unternehmen in seinen Nutzfahrzeugmarken weltweit rund 81.000 Mitarbeiter. Die Gruppe hat den Anspruch, den Transport neu zu erfinden – mit ihren Produkten, ihren Dienstleistungen und als Partner ihrer Kunden.

