

**AKADEMIE UND INSTITUT FÜR
SOZIALFORSCHUNG VERONA**

**ver.di - BILDUNGSZENTRUM
HAUS BRANNENBURG**



„Autobahn-Stadt Europa“:

**Potentiale und Strategien für
Gesunde LKW-Arbeit in der EU-27**

**Prof. Albrecht Goeschel
Marion Fendt
Dipl. Verwaltungswissenschaftlerin,
Leiterin ver.di Bildungszentrum Brandenburg**

**Brandenburg/Marquartstein/Verona
Februar 2014**

Vorbemerkung

„Krautfahrergesundheit“ und die zentrale Bedeutung der Gesundheitslage im Bereich Transport und Logistik waren bis vor wenigen Jahren noch kein Thema in der güterverkehrspolitischen und vor allem in der gesundheitspolitischen Diskussion.

Nach einer ersten Fachkonferenz zum Thema „Logistik und Gesundheit“ im Jahre 2011 in Bozen und einer zweiten Fachkonferenz zum Thema „Logistik und Gesundheit in der EU“ in Kassel im Jahre 2013 hat Anfang des Jahres 2014 im Bildungszentrum Haus Brannenburg der Vereinten Dienstleistungsgewerkschaft ver.di eine Fachkonferenz zum Thema „Autobahn-Stadt Europa – ohne Gesundheitsversorgung?“ stattgefunden. Die gesundheitlichen Belastungen, vor allem aber auch die gesundheitliche Versorgung der Berufskraftfahrer im europäischen Straßengüter-Fernverkehr sind mittlerweile ein Thema in den Fachmedien, aber auch in den Allgemeinmedien.

Die EU-Kommission beabsichtigt, auch zur Bewältigung der anhaltenden Finanz- und Realkrise ein Investitionsprogramm für den Ausbau der europäischen Verkehrsnetze in einem Umfang von 26 Milliarden Euro. Damit sollen Folgeinvestitionen in einem Umfang von 250 Milliarden Euro bewirkt werden. Auf diesem Wege werden zu den bestehenden rund 68000 Kilometern Fernstraßen in Europa weitere 58000 Kilometer Fernstraßen hinzukommen. Hintergrund ist die weiter wachsende Schlüsselfunktion von Transport und Logistik für die Steigerung von Wertschöpfung und Gewinnerzielung durch räumliche Arbeitsteilung.

Aus der Sicht der Fahrarbeit, also aus der Sicht der Beschäftigten im Straßengüterverkehr kann nunmehr nicht länger mit dem gezielten Aufbau einer zielgruppenorientierten Gesundheitsversorgung für die Berufskraftfahrer gewartet werden. Kernelemente einer entsprechenden Gesundheitsinfrastruktur für den Straßengüterverkehr müssen autobahnahe Einrichtungen für die laufende Gesundheitsversorgung der Berufskraftfahrer, aber ebenso zielgruppenspezifische Angebote für die Gesundheitsförderung der Berufskraftfahrer zunächst an exemplarischen Einzelstandorten und in exemplarischen Verkehrsregionen sein. Ein europaweites Gesundheitsnetzwerk für den Straßengüterverkehr ist das Ziel.

Zur Entwicklung bedarfsgerechter Gesundheitsangebote für Berufskraftfahrer und auch zur Ermittlung geeigneter Standorte und Regionen wurde das Konzept der „Autobahn-Stadt Europa“ entwickelt. Hierbei wird das Netzwerk der europäischen Fernstraßen und der sie begleitenden Autohöfe, Autobahntankstellen, Logistik- und Cargozentren, Containerhäfen etc. als sozioökonomische und bautechnische Superstruktur über der herkömmlichen Siedlungsstruktur von Dörfern, Kleinstädten, Großstädten und Ballungsräumen verstanden. In dieser und auf dieser Superstruktur arbeiten und leben mittlerweile Millionen von Menschen.

Mit diesem Konzept „Autobahn-Stadt Europa“ sollte in eine europaweite Diskussion über „Gesunde LKW-Arbeit in der EU 27“ eingestiegen werden.

1. „Autobahn-Stadt Europa“ – eine Herausforderung

In der gegenwärtigen Europäischen Union gibt es etwa 68000 Kilometer Autobahnen mit rund 520 Autohöfen und circa 2400 Autobahntankstellen. Auf diesem Fernstraßennetz bewegen sich etwa 15 Millionen Transportfahrzeuge, die auch von rund 2,5 Millionen Berufskraftfahrern gesteuert werden. Im weiteren Bereich Verkehr und Lagerung sind in der Europäischen Union 9,6 Millionen Beschäftigte tätig.

Das Fernstraßennetz in Europa mit seinem zugehörigen Wirtschaftsbereich der Autohöfe, Autobahntankstellen, Logistik- und Cargozentren, Containerhäfen etc. ist ein rund um die Uhr arbeitender zusammenhängender Transport- und Umschlagbetrieb geworden.

Dieser stellt eine sozioökonomische und infrastrukturtechnische Superstruktur dar, die sich über die herkömmliche Siedlungsstruktur gelegt hat. Die „Autobahn-Stadt Europa“ ist die neue Siedlungsstruktur der räumlichen Arbeitsteilung im globalisierten Kapitalismus.

Kartografie: „Autobahn-Stadt Europa“

(Quelle: UTA-Union Tank Eckstein)



Übersicht: Autobahnen in Europa 2011

(Quelle: Euro-Stat; *) Neueste Zahlen)

Land	Autobahnen km
Spanien	14.554
Deutschland	12.845
Frankreich	11.412
Italien	6.668
Ver.Königreich	3.686
Portugal	2.737
Niederlande	2.631
Schweden	1.891
Belgien	1.763
Österreich	1.799
Ungarn	1.273
Dänemark	1.128
Polen	1.070
Finnland	790
Slowenien	768
Tschechien	734
Irland	663
Bulgarien	437
Slowakei	419
Rumänien	350
Litauen	309
Zypern	257
Luxemburg	152
Estland	115
Übrige EU-27	Keine Angaben

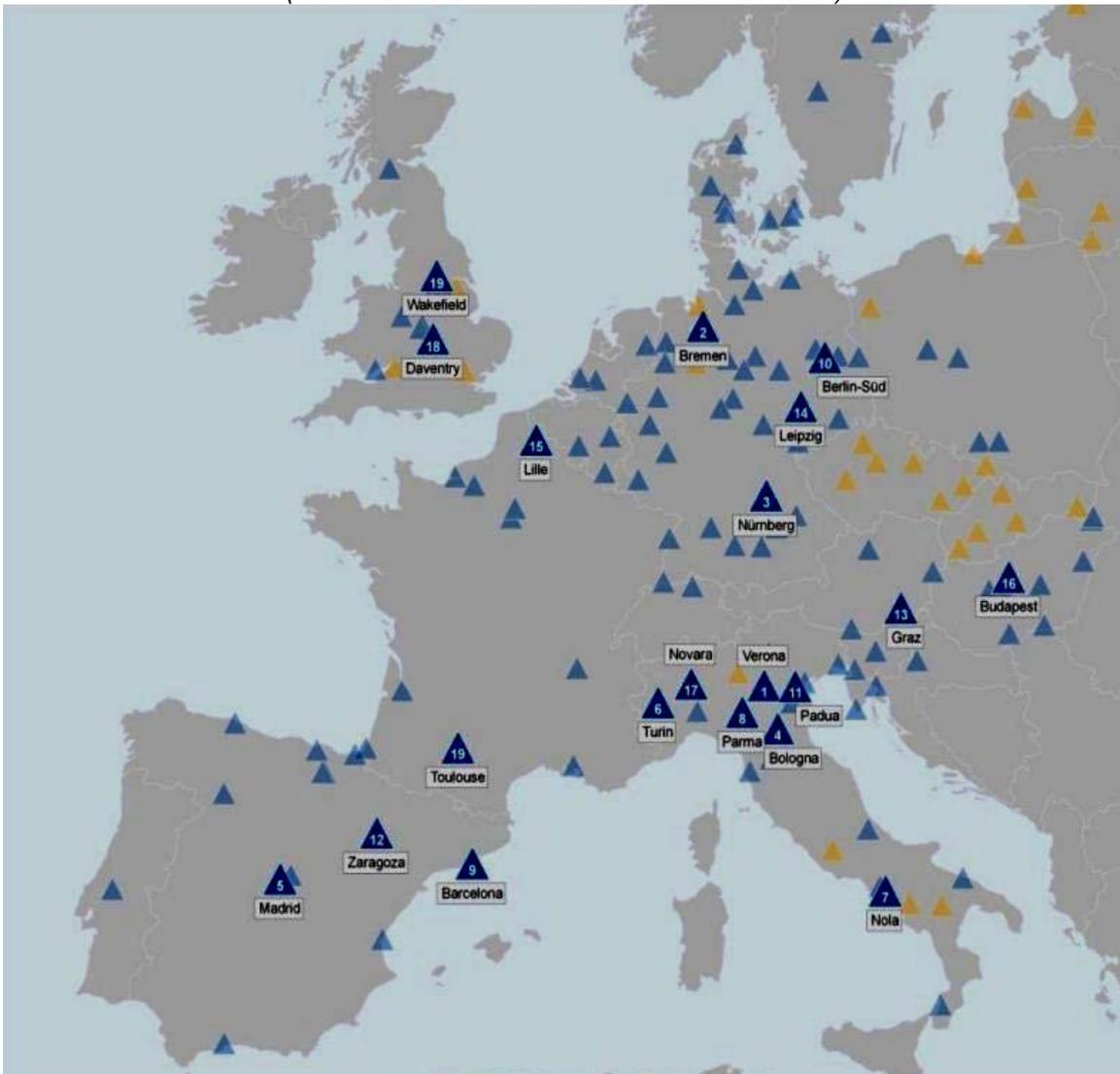
2. Strukturen und Elemente der „Autobahn-Stadt Europa“

Neben den puren Fernstraßenstrecken sind vor allem die europäischen Logistik-Zentren die entscheidenden Strukturelemente der „Autobahn-Stadt Europa“. Diesbezüglich gibt es in der „Autobahn-Stadt Europa“ ein paar typische „Stadtviertel“-beispielsweise Nord-Italien. Nord-Italien hat allein 6 der 20 bedeutendsten europäischen Logistikzentren auf seinem Boden. Dünngesät sind dagegen die großen und die kleineren Logistikzentren in Frankreich und in Spanien. Gehäuft finden sich die großen und die kleineren Logistikzentren dann wieder in Deutschland, in Österreich, in der Tschechei und in der Slowakei.

Neben den Logistikzentren sind die Autohöfe ein ganz wesentliches Element der „Autobahn-Stadt Europa“. Autohöfe haben eigene Autobahnausfahrten und haben ihre Standorte etwas entfernt von den Autobahnen selbst. Sie sind von ihren Serviceangeboten, etwa Außenreinigung von LKW oder Innenreinigung von Behälter-LKW besonders auf den Fernstraßengüterverkehr ausgerichtet. Von den Absolutzahlen her sind Deutschland und Polen die „Stadtviertel“ mit den meisten Autohöfen in der „Autobahn-Stadt Europa“.

Kartografie: Die zwanzig bedeutendsten Logistik-Zentren in Europa

(Quelle: DGG-Deutsche GVZ Gesellschaft mbH)



Übersicht: Autohöfe in der Europäischen Union 2013

(Quelle: Eigene Auswertungen und UTA-Union Tank Eckstein)

Land	Anzahl
Deutschland	235 ^{*)}
Polen	156
Schweden	33
Italien	21
Österreich	17
Spanien	13
Niederlande	7
Bulgarien	7
Belgien	6
Frankreich	4
Tschechien	3
Rumänien	3
Kroatien	3
Luxemburg	2
Ungarn	2
Portugal	1
Lettland	1
Litauen	1
Slowenien	1
Irland	1
Vereinigtes Königreich	1
Finnland	0
Estland	0
Dänemark	0
Slowakei	0
Griechenland	0
Malta	0
Zypern	0
Insgesamt:	518

*) Nach anderen Quellen: 268

Der Fernstraßenwirtschaftsbereich „Autohöfe“ ist deshalb so interessant, weil er gerade in Deutschland die Diskrepanzen und die Segregation der unterschiedlichen Mobilitätsmilieus in der „Autobahn-Stadt Europa“ deutlich erkennbar macht. Die Autohöfe sind nicht nur von der Palette ihrer Leistungsangebote her sondern auch von ihrem Preisniveau her erkennbar auf den Fernstraßengüterverkehr ausgerichtet. Es darf nicht vergessen werden, dass die Fahrarbeit durch Niedrig- und Niedrigstlöhne gekennzeichnet ist.

Gegenüber den Autohöfen sind die Autobahnraststätten von der Palette der Leistungsangebote und vor allem vom Preisniveau her bevorzugt auf den Urlaubs- und Geschäftsreiseverkehr, auf eine zahlungskräftige und zahlungsbereite Klientel ausgerichtet. Von den Absolutzahlen her führen bei den Autobahnraststätten die „Stadtviertel“ Italien, Deutschland, Österreich, Frankreich, Spanien und die Benelux-Länder.

Übersicht: Autobahntankstellen in Europa 2013
 (Quelle: Eigene Auswertungen und UTA-Union Tank Eckstein)

Land	Anzahl
Italien	389
Deutschland	388
Österreich	342
Frankreich	328
Spanien	208
Niederlande	152
Belgien	127
Polen	83
Tschechische Republik	66
Kroatien	62
Ungarn	61
Slowenien	41
Bulgarien	40
Vereinigtes Königreich	21
Slowakei	20
Schweden	16
Griechenland	15
Rumänien	13
Dänemark	13
Litauen	12
Portugal	9
Luxemburg	7
Irland	3
Lettland	3
Finnland	0
Estland	0
Malta	0
Zypern	0
Insgesamt:	2419

3. Arbeiten und Leben in der „Autobahn-Stadt Europa“

Die „Autobahn-Stadt Europa“ ist eine Stadt der Hochgeschwindigkeit und eine Rund-um-die-Uhr-Stadt. 24-Uhr-Tankstellen und Hochleistungszapfsäulen sind entscheidende Autobahnmerkmale. Zentrale Bedeutung haben auch die elektronischen Pforten zum Befahren der „Autobahn-Stadt Europa“: Maut-Terminals und GO-Box-Vertriebsstellen. Geht man von dem eindrucksvollen Diesel-Plus-Atlas von UTA aus, dann bestimmen vor allem Eigenschaften zum Betrieb, zur Wartung und zur Pflege der Transportfahrzeuge und nur nachrangig Eigenschaften zum Unterhalt der Fahrarbeiter die „Autobahn-Stadt Europa“.

Allein

4 Merkmale im UTA-Atlas beziehen sich auf eine gesicherte und zeitsparende Treibstoffversorgung,

4 Merkmale betreffen die Art des zur Verfügung stehenden Treibstoffes und

5 Merkmale betreffen die Außen- und Innenreinigung der Transportfahrzeuge.

Weitere 3 Merkmale betreffen die Möglichkeiten zum Abstellen der Transportfahrzeuge während der Ruhe- bzw. Nicht-Fahrzeiten.

Soweit es die Fahrarbeiter betrifft, werden nur 3 ortsbezogene Merkmale genannt: Restaurants, Erfrischungen / Schnellimbiss und Duscmöglichkeiten.

Die „Autobahn-Stadt Europa“ ist eine Stadt der „Unwirtlichkeit“ (Alexander Mitscherlich).

Übersicht: Arbeiten und Leben in der „Autobahn-Stadt Europa“

(Quelle: UTA-Union Tank Eckstein)

Merkmale der Autobahnen

- **24-Stunde-Tankstellen**
- **Hochleistungs-Zapfsäulen**
- **Maut-Terminals**
- **Go-Box-Verkaufsstellen**
- **Autogas-Tankstellen**
- **Erdgas-Tankstellen**
- **AD Blue-Zapfsäulen**
- **AD Blue-Kanisterverkauf**
- **Außenreinigung Lkw**
- **Innenreinigung Tank-Lkw**
- **Innenreinigung Silo-Lkw**
- **Innenreinigung Kühl-Lkw**
- **Innenreinigung Lebensmittel-Lkw**
- **Autohöfe**
- **Autobahntankstellen**
- **Lkw-Parkplätze**
- **Restaurants**
- **Schnellimbisstheken**
- **Duschen**

Übersicht: Mobilitätsmilieu Fernfahrer

Autobahnwüsten EU-Peripherie	Strecken und Ziele mit erhöhten Sicherheitsrisiken
Autobahnverfall Transitland D	Strecken und Ziele mit wachsenden Verzögerungsrisiken
Parkraummangel EU-Zentrum	Fernstraßenbegleitflächendefizit
EU-Normierung der Fahrarbeit	Regulierungsverdichtung für Fahrverhalten
Niedriglohnsektor Transport	Export von Niedriglohnfahrarbeit aus der EU-Peripherie ins EU-Zentrum
Qualifikationsanforderungen	Steigender kommunikativer- und technischer Kompetenzbedarf
Arbeitsplatzbelastungen	Überdurchschnittliche physische, psychische und soziale Beanspruchung
Konflikthaltigkeit	Konkurrierende Verkehrsraumansprüche PKW/LKW, Verladende/Aufladende Wirtschaft, Inter-Modal-Schnittstellen
Männliche Berufsidentität	Arbeitsheroisches Selbstbild
Ältere Fahrer	Ältere Fahrer mit hoher Professionalität als gesuchte Elite
Work-Life-Balance	Dauerabwesenheit als Belastung von Beziehungen und Familien. Höheres Trennungs- und Scheidungsrisiko
Hochmobilität und Frühinvalidität	Fernfahrer als gesundheitliche Hochrisikogruppe
Gesundheitliche Unter- und Spätversorgung	Fehlende autobahnahe Gesundheitsversorgung
Mobilitätsblockaden	Ruhe- und Erholungszeiten
Mobilitätsabstinenz	Häuslichkeitsbedürfnis während der Freizeit

Abbildung: Das Leben am Rande der Autobahnen in Europa
(Quelle: ver.di - Fachgruppe Logistik)



Abbildung: Leben im LKW 1
(Quelle: ver.di - Fachgruppe Logistik)



**Rund 95% der von
ETF befragten Fahrer
verbringen ihre
Pausen und
Ruhezeiten, ebenso
wie die gesamten
Wochenenden, in
ihrem LKW**

Abbildung: Leben im LKW 2
(Quelle: ver.di - Fachgruppe Logistik)



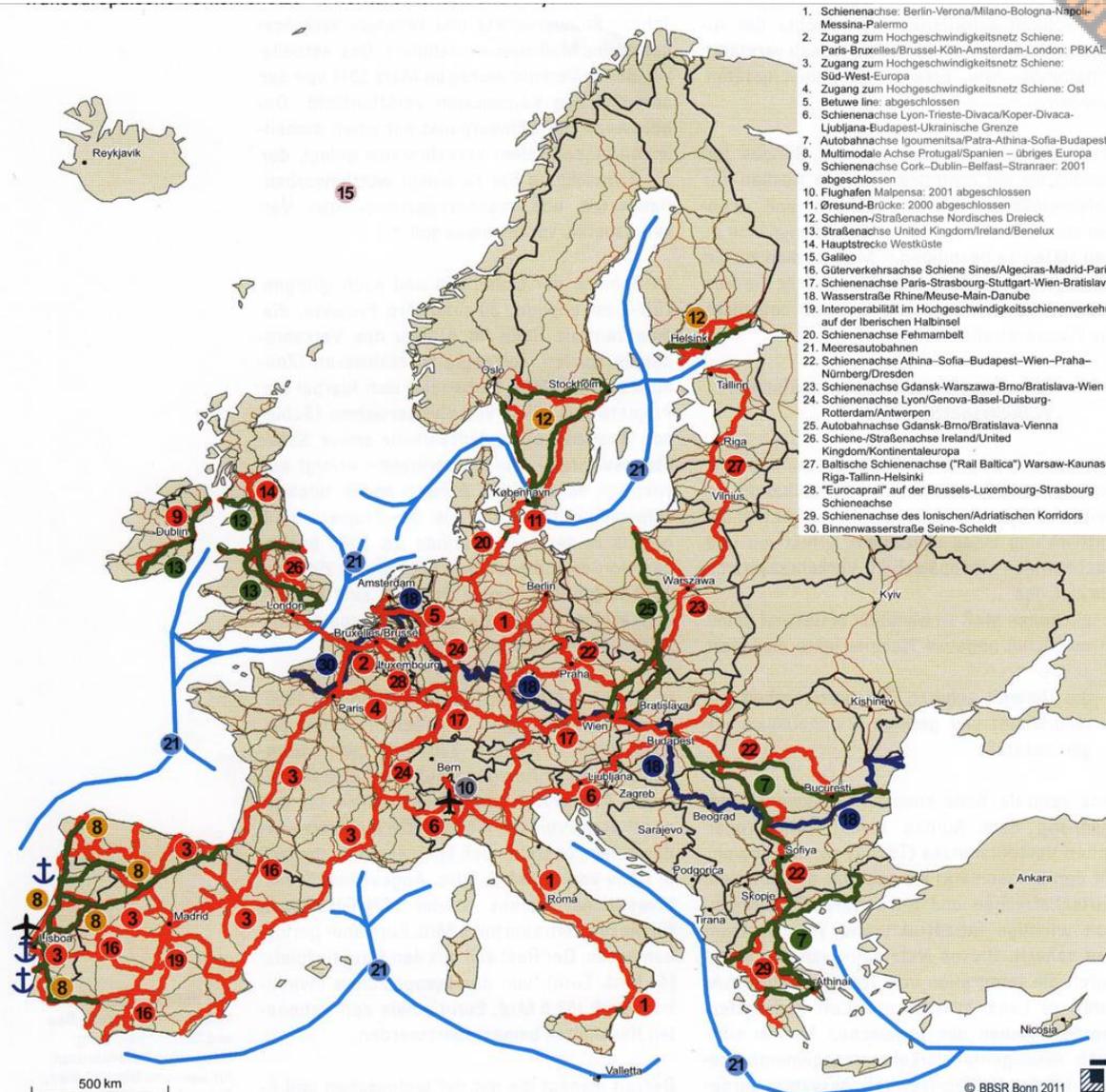
Für rund 80% der befragten Fahrer ist die ständige Erschöpfung ein Problem. Aus Angst vor Verlust des Arbeitsplatzes würden sie es aber niemals melden.

4. Modernisierung der „Autobahn-Stadt Europa“

Im Zusammenhang der seit 2008, also seit sechs Jahren anhaltenden Finanz-, Real- und Budgetkrise in Europa sind mittlerweile allein in Deutschland bald ein Dutzend Konzepte und Programme für eine aktive Investitionspolitik an Stelle der repressiven Sparpolitik vorgelegt worden. In den meisten dieser Konzepte und Programme spielen der Landverkehr, insbesondere der Straßengüterverkehr und seine Infrastruktur als Investitionsfelder eine zentrale Rolle. So vorrangig allerdings Investitionen in die deutsche und vor allem in die europäische Fernstraßeninfrastruktur behandelt werden, so nachrangig werden Investitionen in die Gesundheitsversorgung und in die Sozialdienste behandelt. Der DGB-Marshallplan für Europa ist hier eine Ausnahme.

Die EU-Kommission beabsichtigt in den nächsten Jahren 26 Milliarden Euro in das „Transeuropäische Verkehrsnetz TEN-V“ zu investieren und dabei rund 58000 Kilometer neue Fernstraßen zu errichten – die „Autobahn-Stadt Europa“ wird sich dadurch beinahe verdoppeln.

Kartografie: Transeuropäische Verkehrsnetze



1. Schienenachse: Berlin-Verona/Milano-Bologna-Napoli-Messina-Palermo
2. Zugang zum Hochgeschwindigkeitsnetz Schiene: Paris-Bruxelles/Brüssel-Köln-Amsterdam-London: PBKAL
3. Zugang zum Hochgeschwindigkeitsnetz Schiene: Süd-West-Europa
4. Zugang zum Hochgeschwindigkeitsnetz Schiene: Ost
5. Betuwe line: abgeschlossen
6. Schienenachse Lyon-Trieste-Divaca/Koper-Divaca-Ljubljana-Budapest-Ukrainische Grenze
7. Autobahnachse Igumentisa/Patra-Athina-Sofia-Budapest
8. Multimodale Achse Portugal/Spanien - übriges Europa
9. Schienenachse Cork-Dublin-Belfast-Stranraer: 2001 abgeschlossen
10. Flughafen Malpensa: 2001 abgeschlossen
11. Öresund-Brücke: 2000 abgeschlossen
12. Schienen-/Straßenachse Nordisches Dreieck
13. Straßenachse United Kingdom/Ireland/Benelux
14. Hauptstrecke Westküste
15. Galileo
16. Güterverkehrsachse Schiene Sines/Algeiras-Madrid-Paris
17. Schienenachse Paris-Strasbourg-Stuttgart-Wien-Bratislava
18. Wasserstraße Rhine/Meuse-Main-Danube
19. Interoperabilität im Hochgeschwindigkeitsnetzschieneverkehr auf der Iberischen Halbinsel
20. Schienenachse Fehmarnbelt
21. Meereseisenbahnen
22. Schienenachse Athina-Sofia-Budapest-Wien-Praha-Nürnberg/Dresden
23. Schienenachse Gdansk-Warszawa-Bрно/Bratislava-Wien
24. Schienenachse Lyon/Genova-Basel-Duisburg-Rotterdam/Antwerpen
25. Autobahnachse Gdansk-Bрно/Bratislava-Wien
26. Schiene-/Straßenachse Ireland/United Kingdom/Kontinentaleuropa
27. Baltische Schienenachse ("Rail Baltica") Warschau-Kaunas-Riga-Tallinn-Helsinki
28. "Eurocaprail" auf der Brussels-Luxembourg-Strasbourg Schienenachse
29. Schienenachse des Ionischen/Adriatischen Korridors
30. Binnenwasserstraße Seine-Scheldt

- | | |
|---------------------------------------|----------------------------|
| Prioritäre Achsen und Projekte | Prioritäre Projekte |
| Straße | Straße |
| Schiene | Schiene |
| "Motorway of the sea" | Multimodal |
| Binnenwasserstraßen | Binnenwasserstraße |
| Seehafen | "Motorway of the sea" |
| Flughafen | Flughafen |
| Transeuropäische Verkehrsnetze | Galileo |
| Straße | |
| Schiene | |

Datenbasis: RRG Büro für Raumforschung, Raumplanung und Geoinformation
 Geometrische Grundlage: GfK GeoMarketing, Regionen NUTS 0, 31.12.2008

Die EU-Kommission hat zwar Anfang 2013 auch ein sogenanntes „Sozialinvestitionspaket“ vorgelegt. Dieses „Sozialinvestitionspaket“ gibt aber kaum Aufschluss darüber, was „Sozialinvestitionen“ überhaupt sein sollen. Vor allem aber erweckt dieses Vorhaben den Eindruck, dass es dabei vor allem um eine Vereinheitlichung des Sozialbereiches nach unten und eine weitere Vergewerblichung des Gesundheits- und Sozialbereiches geht.

Für die Arbeitnehmerorganisationen ist es folglich allerhöchste Zeit, nunmehr ein Sozial- und Gesundheitsinvestitionsprogramm für den Bereich Transport und Logistik, insbesondere für den Straßengüterfernverkehr, d.h. für die „Autobahn-Stadt Europa“ zu entwerfen und einzufordern.

5. „Gesunde Autobahn-Stadt Europa“

Eine Orientierung dafür, wie Sozial- und Gesundheitsinvestitionsprogramme in die Verkehrsinfrastrukturprogramme der EU-Kommission integriert werden können gibt die deutsche Städtebauförderung, die in den Reformjahren der 1970er Jahre entwickelt worden ist. Damals waren als integrierter Bestandteil der städte- und verkehrsbaulichen Erneuerung und Erweiterung der Städte zwingend Sozialuntersuchungen, sogenannte „Vorbereitende Untersuchungen“ vorgeschrieben worden und in der aktuellen Stadtpolitik gibt es das Konzept „Soziale Stadt“ und das Netzwerk „Gesunde Städte“.

5.1. Pilotprojekte zur Gesundheitsversorgung

Die Gesundheitsinfrastruktur in Europa ist weit überwiegend auf die lokale und regionale Wohnbevölkerung und auf eine stationäre Erwerbsbevölkerung ausgerichtet. Die Tatsache einer stetig steigenden Quote mobiler Erwerbsbevölkerung ist in der Versorgungsplanung noch nicht angekommen. Aus diesem Grund ist die Konzipierung und Realisierung einer eigenständigen autobahnnahen Gesundheitsinfrastruktur für den Straßengüterverkehr in der EU das zentrale Anliegen für eine „Gesunde Autobahn-Stadt Europa“.

Insbesondere in Deutschland und zuvor schon in Italien gibt es eine ganze Reihe von Initiativen und Konzepten für den Aufbau einer derartigen autobahnnahen Gesundheitsinfrastruktur für den Straßengüterverkehr. An erster Stelle sind hier das in Planung und Aufbau befindliche „Zentrum für Kraftfahrer-Gesundheit Kassel“ und das ursprünglich am Brenner vorgesehene „Zentrum für Kraftfahrergesundheit Sterzing“ zu nennen. Beide Projekte sind auf die laufende gesundheitliche Versorgung von Berufskraftfahrern mit dem Schwerpunkt Primärprävention und Akutversorgung ausgerichtet.

5.2. Pilotprojekte zu Gesundheitsförderung

Nachhaltigkeit im Rahmen eines Programms „Gesunde Autobahn-Stadt Europa“ ist aber ohne eine die Gesundheitsversorgung ergänzende Gesundheitsförderung nicht zu erreichen. Allerdings ist die übliche (Betriebliche) Gesundheitsförderung für die Zielgruppe der Berufskraftfahrer nur sehr beschränkt zu realisieren. Die Mehrzahl der Unternehmen im Bereich Transport und Logistik sind Klein- und Mittelbetriebe und die Beschäftigten, d.h. die Berufskraftfahrer sind typisch nicht am Betriebsstandort tätig.

Zielgruppenspezifische Gesundheitsförderung für Berufskraftfahrer muss daher die von einigen Krankenkassen angebotenen Möglichkeiten betriebsexterner Gesundheitsförderung weiterentwickeln. Dabei werden die Ehefrauen oder Lebenspartnerinnen der Berufskraftfahrer eine zentrale Rolle spielen. Untersuchungen haben gezeigt, dass bei Berufskraftfahrern die Ehefrauen oder



Lebenspartnerinnen entscheidenden Einfluss auf die Gesundheitsorientierung der Fahrer haben

Paarbezogene Angebote der Gesundheitsförderung sind daher ein zentraler Baustein zum Aufbau eine „Gesunden Autobahn-Stadt Europa“.

5.3. Forum „Autobahn-Stadt Europa“

In Deutschland als Haupttransitland des Straßengüterverkehrs fehlt bislang vor allem ein Forum, auf dem die Probleme der Gesundheits- und Soziallage in der „Autobahn-Stadt Europa“ formuliert, präsentiert und diskutiert werden und auf dem Lösungen und Durchsetzungswege erörtert und ausgearbeitet werden. Ein solches Forum muss von Anbeginn an in Kooperation mit den schon bestehenden Ansätzen in den europäischen Nachbarländern, die insbesondere in Norditalien bestehen, aufgebaut werden. Themenbereiche eines solchen Forum „Autobahn-Stadt Europa“ sind Gesundheitsversorgung und Gesundheitsförderung, Sozialertüchtigung, Gewerkschaftspolitik, Infrastrukturentwicklung und Transportwirtschaft, Internationale Kontakte, Lehre und Forschung, Medien und Kommunikation.

Nachbemerkung

Materialien zum Themenkreis „Logistik und Gesundheit: www.haus-brannenburg.de