

FACHKRÄFTEMANGEL SIND PENSIONIERTE TEIL DER KURZFRISTIGEN LÖSUNG?

Ein Universalheilmittel gegen Fachkräftemangel im Strassentransport fehlt. Es gibt jedoch Rezepte, um dessen Auswirkungen zu lindern. So werden etwa vereinzelt Pensionierte in Unternehmen als Aushilfen eingesetzt – zum Beispiel bei der F. Stuber Transporte in Rotkreuz.

TEXT: CHARLENE HEINEN-JÄGGLI BILD: F. STUBER TRANSPORTE AG



Fachkräftemangel. Kaum ein anderes Thema beschäftigt zurzeit so viele verschiedene Branchen gleichzeitig. Woher also qualifizierte Fachkräfte nehmen, wenn es überall an ihnen fehlt?

Nachwuchsförderung ist sicher eine Möglichkeit. Doch diese wirkt sich eher längerfristig aus. Die Ausbildung dauert mindestens zwei Jahre (EBA), mehrheitlich drei (EFZ). Ein erleichterter Quereinstieg ist schon schneller umgesetzt, aber auch diese Möglichkeit muss gefördert werden. Mittlerweile erschliessen einige Unternehmen einen weiteren Pool: pen-

sionierte Strassentransportfachkräfte. Doch ist das die Lösung?

Vorurteile gegenüber älteren Personen am Steuer gibt es genug. Und auch die Statistiken zeichnen ein negatives Bild für Personenwagen-Lenkende: Gemäss ASTRA stieg die Anzahl der Schwerverunfallten im 2022 in der Altersgruppe der 65 bis 74-Jährigen auf 95 (plus 21 im Vergleich zu 2021) und bei den über 75-Jährigen auf 145 schwere Verkehrsunfälle (30 mehr als im Vorjahr). Eine regelmässige verkehrsmedizinische Untersuchung

«ICH BIN HALT EIN BISSCHEN FAN»

ARMIN BÜHLER (IM BILD)
DARÜBER, WARUM ER
NOCH LKW FÄHRT

ab dem 75. Lebensjahr soll das Unfallrisiko so weit wie möglich senken.

Aber wie sieht dies bei jenen aus, die berufsmässig hinter dem Steuer sitzen? Grundsätzlich müssen LKW-Fahrerinnen und -Fahrer alle fünf Jahre zur verkehrsmedizinischen Untersuchung. Ab dem 50. Lebensjahr wird diese häufiger angesetzt, nämlich schon alle drei Jahre (weitere Voraussetzungen in der Info-Box). Sofern diese Überprüfungen gut ausfallen, steht der Fahrfähigkeit also nichts im Wege. Dies gilt bis zum 75. Lebensjahr, danach wird die drei-jährliche medizinische Kontrollpflicht auf zwei Jahre verkürzt.

Ist die ausreichend? «Ja,» sagt Dr. med. Kristina Keller, Präsidentin der Sektion Verkehrsmedizin bei der Schweizerischen Gesellschaft für Rechtsmedizin SGRM, «ich denke, die gesetzlichen Vorgaben sind ausreichend.» So würden sich gesundheitliche Probleme genug früh erkennen lassen und die Verkehrssicherheit bleibt gewährleistet. Dies ist das Wichtigste – auch für die ASTAG. Egal wie alt die Chauffeurin oder der Chauffeur ist, sie oder er muss sicher ans Ziel kommen.

Dieser Ansicht ist auch Armin Bühler. Er ist seit fünf Jahren pensioniert und fährt als Aushilfe noch LKW für die F. Stuber Transport AG. STR hat mit ihm gesprochen.

STR: Armin Bühler, wie sind Sie zu dieser Stelle gekommen?

Armin Bühler: Den Betrieb kenne ich schon lange. Ich habe mich mit 62 pensionieren lassen. Und wie es halt so ist, haben wir uns unterhalten und sie haben mir eine Stelle angeboten. Ich habe sehr gerne, aber zu meinen Konditionen, angenommen. Ich habe von Anfang an gesagt, dass ich nur sporadisch fahren will. Jetzt bin ich zwei bis drei Mal pro Monat für die Stuber Transporte unterwegs. Es stimmt so für beide Seiten. Ich kann flexibel noch etwas arbeiten und sie haben jemand, der eine Tour übernehmen kann. Und ich arbeite sehr gerne für Stubers, es macht mir grossen Spass.

Warum fahren Sie weiterhin LKW?

Ich bin halt ein bisschen Fan (lacht). Ich war in

den 1970er Jahren für rund fünf Jahre Chauffeur und habe anschliessend als Disponent bei der Galliker Transport AG gearbeitet. Schliesslich habe ich den Beruf komplett gewechselt und war bis zu meiner Pension 2018 bei der Polizei tätig.

Heute mache ich das vor allem auch der Abwechslung wegen. Ich habe viele Hobbies, denen ich noch nachgehe, da ist es die perfekte Ergänzung. Aber übertreiben will ich auch nicht (lacht).

Was gefällt Ihnen am besten an der Arbeit?

Die Herausforderung! Jede Fahrt ist anders, sei es wegen des Wetters, der Saison oder der Arbeit. Mir ist bewusst, dass es Profis gibt, die das sicher besser machen als ich. Ich arbeite aber lieber langsam und stetig statt hastig und unüberlegt. Und wenn ich Hilfe brauche, dann frage ich lieber drei Mal nach, statt einfach was zu probieren. Das braucht etwas Überwindung, aber die Hilfsbereitschaft ist in der Regel gross. Und schämen muss man sich deswegen erst recht nicht!

Wie erleben Sie die anderen Chauffeurinnen und Chauffeure?

Es sind alle sehr freundlich und hilfsbereit. Wie gesagt, ich bin kein Profi. Ich kommuniziere das jeweils sehr offen, und dann ist das kein Problem. Wenn jemand mal keine Zeit hat, mir zu helfen, dann muss ich das auch akzeptieren – und das ist vollkommen in Ordnung. Dann frage ich halt jemand anderes. Und viele Unternehmen kennen mich jetzt auch schon.

Sie haben als Polizist sicher auch viele Unfälle gesehen, in denen ältere Leute verwickelt waren. Gab es bei Ihnen Bedenken bzgl. der Sicherheit?

Das ist wahr. Aber nein, ich hatte keine Bedenken. Mehrheitlich, weil ich sehr realistisch bin, was meine Gesundheit angeht. Ich lasse den medizinischen Check-Up jedes Jahr machen, statt alle zwei bis drei. Mein Arzt schmunzelt jedes Mal, aber ich finde, man muss gerade im Alter Bescheid wissen, wie es dem Körper geht. Und meine Frau schaut auch zu meiner Gesundheit (lacht)

Wichtig ist auch, dass man sich immer wieder selbst fragt, ob man sich gerade fit genug

fühlt. Wenn ich nicht 100 Prozent fit bin, setze ich mich auch nicht hinters Steuer. Und sollte ich irgendwann nicht mehr fit genug sein, dann ist das halt so. Dann fahre ich auch nicht mehr, das ist eine Frage der Vernunft.

Kennen Sie viele, die nach der Pension noch weiterarbeiten?

Persönlich nicht, nein. Bei der Polizei musst du spätestens mit 65 gehen, da gibt es auch keine Diskussionen. Aber das ist sicher eine Realität für manche Person im Ruhestand. Ist wohl auch branchenabhängig, aber sicher sehr schade.

Um zum Anfang zurückzukehren: Wenn Personen übers Rentenalter hinaus arbeiten wollen, ist das in der Transportbranche möglich. Es kann ein kleines Puzzleteil sein im Kampf gegen den Kräftemangel. Die Lösung ist es wohl kaum. Schliesslich haben die Chauffeurinnen und Chauffeure lange genug gearbeitet und sich den Ruhestand mehr als verdient. Aber wer noch will und Spass daran hat, der kann – solange sie oder er noch fit ist. ■

MEDIZINISCHE VORAUSSETZUNGEN BEI KAT. C/D

- Gesichtsfeld: mind. 140 Grad («normal» sind 180 Grad)
- Sehschärfe 0,8 / 0,5
- Hörvermögen für Konversationssprache beidseitig: 3 Meter
- Keine Abhängigkeit, verkehrsrelevanter Missbrauch von Alkohol, Betäubungsmittel und psychotrop wirksame Medikamente; keine Substitutionstherapie
- Keine Krankheiten mit Beeinträchtigung der Hirnleistungsfähigkeit (z.B. Demenz, keine körperlich bedingten psychischen Störungen)
- Bei Diabetes: wenn Über-/Unterzuckerung droht, kann der Fahrausweis Kat. D/D1 ausgeschlossen werden; bei Kat. C/C1 braucht es besondere Abklärungen
- Keine weiteren Stoffwechselerkrankungen, die sich auf die Verkehrssicherheit auswirken