

de zunehmend ein großes, interessiertes, problemorientiertes, multidisziplinäres Team, dem es darum ging, aktiv etwas für das Gelingen des Projektes zu leisten.

Dieser Prozeß führte auch alle Beteiligten dahin, bei der Frage nach den Ergebnissen nicht mehr naiv nur quantitativen Daten, die in dem Projekt durch das Verbundnetz multidisziplinärer Forschungsbetrachtungen in erheblicher Zahl angefallen waren, Glauben zu schenken, sondern sich zunehmend der begrenzten Aussagekraft quantitativer Daten gegenüber der Bedeutsamkeit qualitativ erhobener Befunde und darauf aufbauender Hypothesenbildungen klar zu werden. Hier fand parallel zu dem Lernprozeß, den die Fahrer selbst in Sachen „Arbeit und Gesundheit“ durchmachten, ein weiterer Lernprozeß sowohl im Managementbereich als auch in der Personalvertretung der Verkehrsbetriebe statt.

Des weiteren aber setzte sich dieser Prozeß hinsichtlich der Thematik „Komplexität und Gesundheit“ auch bei allen an dem Projekt beteiligten Mitarbeitern (sowohl Gruppenleitern und Dozenten als auch Projektleitung und wissenschaftlichen Begleiteams) fort. In der „Epikrise“ soll darüber noch einmal zusammenfassend reflektiert werden.

An dieser Stelle seien lediglich beispielhaft einige quantitative Befunde einem qualitativen Befund gegenübergestellt, um das Gesagte zu erläutern:

- 86% sehen am Ende des Programms mehr Möglichkeiten, etwas für ihre Gesundheit zu tun.
- 58% fällt die Arbeit leichter als vor einem Jahr.
- Für viele ist die Wirbelsäulengymnastik bzw. die Rückenschule der entscheidende Faktor zur – nach Jahren erstmaligen – Beschwerdefreiheit.
- 57% wenden die gelernten Übungen im Privatleben und auch im beruflichen Alltag an.
- 74% geben an, daß sie auch weiterhin von der Rückengymnastik, aber auch von den Entspannungs- und Streßbewältigungsübungen (55%) profitieren werden. 60% können Streß besser bewältigen.

- Der Großteil der Fahrer hat neue Verhaltens- und Umgangsmuster mit dem Fahrgast gelernt. An die Stelle von Ärger ist vielfach Gelassenheit getreten.
- Vor Beginn des Programms erwarteten sich die Fahrer vom Austausch und Kontakt mit den Kollegen wenig bis gar nichts. Nach zehn Gruppentagen ist diese neue Erfahrung für die meisten Fahrer bereits wichtig und bedeutungsvoll. Bis Dezember 1993 hat diese positive Entwicklung weiter zugenommen.
- Ein normaler Blutdruck stellte sich im Januar bei 65%, im Dezember bei 77% der Fahrer ein.
- Auf die Frage: „Wenn Sie wählen könnten: Hätten Sie lieber 20 arbeitsfreie Tage – oder 20 freie Tage mit Gesundheitsförderungsprogramm?“ antworten nach 10 Gruppentagen 80% der Teilnehmer: „Freie Tage mit Programm.“
- Insgesamt kommt es bei den Teilnehmern zu einer Zunahme an Sinnerleben, Lebensqualität und Gesundheit (B. Ertl, 1995).

Rudolf Karazman hat die Fahrer in dem Projekt auf der Suche nach einer Verknüpfung zwischen Konstrukten der Sinnfindung, basierend auf Viktor Frankls Logotherapie und Existenzanalyse, und den von uns vorgegebenen Konstrukten von Antonovskys Salutogenese über den „Sense of coherence“ (SOC-Analyse, erarbeitet von Ingo Gerlach/Abteilung für Psychosomatik der Universität Marburg; Leitung: Wolfram Schüffel) systematisch interviewt. Diese strukturierten Interviews erlaubten einerseits ein typologisches Verständnis (Existenztypologie der Fahrer und des daraus resultierenden Verhaltens) und andererseits wichtige Einsichten in biographische Entwicklungslinien älterer Arbeitnehmer in Streßberufen (Abschiedsdynamik und Widerwillenssyndrom) sowie in die Auswirkungen des GFP auf die einzelnen Teilnehmer. Die Daten aus inzwischen vier Jahresprogrammen (1993–1996) zeigen uns immer deutlicher, daß die relevanten Steuerungsdaten in einem derartigen Projekt eher in den deskriptiv-narrativen als in den konventionellen medizinischen Daten zu finden sind, die wir natürlich ebenfalls erhoben haben, die aber