

Ärztlicher Rat für Vielfahrer

Bei der Konstruktion von Autositzen spielen anatomische Kriterien keine Rolle, kritisiert der Grazer Orthopäde Eduard Lanz. Wer viel Zeit am Steuer verbringt, sollte ein Gymnastikprogramm in seinen Alltag integrieren, um Schäden an der Wirbelsäule zu vermeiden.

Orthopäde Eduard Lanz: „

Wer kennt das Gefühl nicht: Nach ein paar Stunden hinter dem Lenkrad fühlt man sich schon einmal wie gerädert. Die Schultern sind verspannt, der Rücken schmerzt und der Kopf wirkt seltsam leer. Auf den Parkplätzen sieht man sie immer wieder: Autofahrer, die sich nach dem Aussteigen die Hände in den Rücken stemmen. Dass sie Schmerzen haben, kann man auf ihren Gesichtern lesen. Das liegt auch daran, dass die Autositze nicht nach funktionell-anatomischen Kriterien gebaut sind. Das behauptet zumindest der angesehene Grazer Sportarzt Eduard Lanz. Der Orthopädie hat vor Jahren diese einigermassen skurrile Entdeckung gemacht. Beim Autositz zählt ansprechendes Design, größtmögliche Sicherheit und exquisites Material, aber nicht die optimale Unterstützung des Rückens. In seiner Praxis kann er die Folgen dieser eigenartigen Prioritätensetzung bei seinen Patienten beobachten. Lanz gab sich mit der Behandlung der malträtierten Rücken nicht länger zufrieden. „Ich war zu meiner großen Überraschung der erste Arzt, der sich mit dem Thema Autositz auseinandergesetzt hat“, erinnert sich Lanz. Bei einer Besprechung mit BMW im Juli 2010 musste Lanz feststellen, dass der Autohersteller einen Studenten als medizinischen Berater angeheuert hatte. Aber Kritik formuliert er auch an der eigenen Zunft: Über Jahrzehnte hinweg habe auch die Medizin das Thema

ignoriert. Er kritisiert, dass sich die Hersteller zwar mit technischen Spielereien wie Sitze mit Massagefunktion beschäftigten, aber nicht mit der Anatomie des Menschen.

Sitzaufgabe

Lanz hat deshalb eine Sitzaufgabe entwickelt, die man mit wenigen Handgriffen auf dem Autositz anbringen kann. Diese Auflage ist im Bereich der Mittellehne vorgewölbt und unterstützt den Rücken punktelastisch, also genau dort, wo der Rücken Stütze braucht. Diese Form der Elastizität verhindere, dass man im Auto das Gefühl bekomme, „auf einer Luftmatratze zu sitzen“, wie Lanz das ausdrückt. Sein Konzept basiert auf der richtigen Atmung. Der Sitz, so seine These, behindere die Atmung, eine Tatsache, die Autofahrer schneller ermüden lässt. Der konventionelle Sitz führe dazu, dass der Brustkorb zusammengedrückt werde. Gibt der Autofahrer Gas, dann atmet er unweigerlich aus. Hinzu kommt, dass die konkaven Sitze den Schultergürtel nach vorne drücken, was den Brustraum noch zusätzlich einengt. Die Atmung wird flacher. Ein Phänomen, das Lanz auch für eine wesentliche Ursache für die sogenannten Reisetrombose beim Fliegen hält. Egal, ob in der Business oder in der Economy Class, auch im Flugzeug sind die Sitze anatomisch genau falsch herum, also mit einer konkaven Lehne, gebaut. „Beim Einat-

men wird das Blut aus den unteren Bereichen des Körpers angesaugt“, erklärt Lanz. „Wenn man flacher atmet, wird nicht nur die Sauerstoffversorgung schlechter, sondern auch die Blutzirkulation.“

Atmung

Damit man sich im Auto oder Flugzeug beim Lüfteln leichter tut, muss der Schultergürtel hinter dem Brustkorb liegen. Was die nach hinten gewölbten Sitze aber so gut wie unmöglich machen. „Die Sitze zwingen einen in eine Fehlhaltung“, sagt Lanz. Hinzu kommt, dass jede Handbewegung des Menschen mit einer Drehung der Wirbelsäule einher geht. Wenn Mann jemanden die Hand schüttelt oder nach dem Kugelschreiber auf dem Schreibtisch greift, wenn der Arm bewegt wird, schwingt die Wirbelsäule automatisch mit. Außer beim Autofahren. Denn dort zwingt einen der Sitz die Armbewegung vom Oberkörper abzukoppeln, ganz einfach deshalb, weil eine Drehung durch Sitz verhindert wird. Diese Einengung führt dazu, dass der Fahrer die Schultern hochziehen muss. Man sitzt eigentlich, wie wenn man im Stress ist, nämlich mit hochgezogenen Schultern. Verspannungen im Nacken und eine Blockade der Wirbelsäule sind die Folge. Auch in diesem Punkt bietet die von Lanz entwickelte Sitzaufgabe eine Linderung. Durch die Vorwölbung wird eine minimale Drehmöglichkeit erreicht.



Übung zur Behandlung und Vermeidung des „Tennisarmes“. Die rechte Hand erfasst den Handrücken der Linken, durch Streckung des Ellbogengelenkes und Eindrehen mit Beugen des linken Handgelenkes wird die Streckseite des linken Unterarmes gedehnt.



Übung zur Behandlung von Schulterbeschwerden. Die rechte Hand umfasst den Ebogen der Linken, durch Druck und Zug nach hinten zum Körper erfolgt die Dehnung der Streckseite des linken Oberarmes.



Übung zur Entspannung der Nackenmuskulatur. Die linke Hand umfasst das Handgelenk der Rechten, durch Zug am Handgelenk und Neigung und Drehung des Kopfes nach links, erfolgt die Dehnung der Nackenmuskulatur.



„TriggerSeating Lehnaufgabe“ unterstützt die natürlichen Bewegungsmuster auch beim Autofahren, erleichtert die Atmung, entlastet den Schultergürtel und stützt den sensiblen Übergang von der Wirbelsäule in das Becken.

falsch konstruiert sind die Autositze aber auch im Bereich der Sitzfläche. Ganz einfach deshalb, weil der Sitz das Becken zu wenig stützt und die Beckenaufgabe nicht individuell einstellbar ist. Die leicht zusammengesunkene Haltung vergrößere den Zug auf die Bänder zwischen Lendenwirbelsäule und Becken. Kreuzschmerzen seien die Folge, sagt Lanz. Er fordert seit Jahren, dass die Sitzfläche in eine Becken- und Oberschenkelauflage geteilt werden sollte, der hintere Teil sollte verstellbar sein.

Muskeltraining

Lanz rät Menschen, die beruflich oder privat viel im Auto sitzen, dringend, gymnastische Übungen in den Alltag einzubauen. „Das wichtigste ist, dass Menschen ein Bewusstsein darüber entwickeln, dass sie zur Erhaltung ihrer Gesundheit etwas tun müssen“, sagt er. Es würde schon helfen, wenn man sich während des Fahrens der falschen Hal-

tung bewusst sei. „Es wäre gut, wenn man immer wieder bewusst die Schultern nach unten drückt“, rät Lanz. Durch gezieltes Training der beteiligten Muskelgruppen erreiche man viel, meint er. „Ich kann durch gymnastische Übungen Muskelgruppen gezielt auftrainieren“, sagt er. „Dann muss ich mich beim Autofahren nur noch daran erinnern.“ Ein paar Minuten pro Tag können eine beachtliche Wirkung entfalten. Hilfreich ist es seiner Meinung nach auch Stressfaktoren im Auto so weit wie möglich auszuschalten. Nur wenigen Menschen dürfe bewusst sein, dass die menschliche Wirbelsäule durch die Sinnesorgane gesteuert wird. Wenn am Rücksitz das mitfahrende Kleinkind weint, dann meldet das Ohr dem Fahrer eigentlich: „Drehe dich um.“ Ein Reflex, den man beim Fahren aber unterdrücken muss. Je mehr Wahrnehmungen die Sinnesorgane aufnehmen, umso mehr Im-

pulse muss ein Autofahrer unterdrücken. Die disziplinierte Konzentration auf das Verkehrsgeschehen habe aber seinen Preis, betont Lanz. „Je lauter das Kind plärrt, umso höher werde ich meine Schultern hinaufziehen“, sagt er. „Diese Unterdrückung der Steuerbefehle erzeugt Stress und Kopfschmerzen.“ Autofahrern, die Probleme in der Halswirbelsäule haben, rät Lanz daher auch, das von ihm entwickelte Kissen zu verwenden. Aus orthopädischer Sicht können Leiden, wie Tinnitus oder Migräne, ihre Ursache im Bereich der Halswirbel haben. Das punktelastische, nach dem Prinzip einer Nackenrolle gebaute Kissen kann in diesen Fällen Linderung bringen. „Es gibt keinen Kopfschmerz ohne Blockaden in der Halswirbelsäule“, sagt Lanz. „Dieser Faktor spielt auf jeden Fall eine Rolle.“ Sitzaufgabe und Kissen können über die Website www.sportarzt.at bezogen werden.



Übung zur Lockerung der Halswirbelsäule. Die rechte Hand umfasst den Körper, die linke liegt auf dem Kissen und der Kopf wird gegenläufig langsam nach rechts und nach Armwechsel nach links gedreht. Der Effekt der Übung wird durch die mobilisierende Wirkung des „TriggerSleeping Kissens“ erhöht.



Übung zur Kräftigung des Schulterhürtels und zur Entlastung der Nackenmuskulatur. Die Hände werden neben dem Kopf am „TriggerSleeping Kissen“ aufgelegt und die Schulterblätter hinter dem Körper maximal zusammengedrückt.



Übung zur Kräftigung der Rückenmuskulatur, zur Stabilisierung der Schultergelenke. Die Arme werden bei gestreckten Beinen neben dem Körper aufgelegt und durch maximalen Druck auf die Unterlage versucht man, das Becken und den Rücken anzuheben.