

Psychische Belastungen und Handlungsempfehlungen zur Förderung der psychischen Gesundheit von Berufskraftfahrern

1. Einleitung:

Berufskraftfahrer sind vielen Belastungen aus unterschiedlichsten Quellen ausgesetzt. Sie haben selbst wenig Einfluss auf die Belastungen und es bleibt die Frage an welchen Stellschrauben gedreht werden muss, um die berufliche Situation zu verbessern. Hier konzentrieren wir uns auf die wesentlichen und häufigsten psychischen Belastungen in diesem Beruf.

2. Hintergrund:

Um das komplexe Thema rund um die psychischen Belastungen der Berufskraftfahrer zu verstehen muss man zunächst die Begriffe Berufskraftfahrer, psychische Belastung und Ressourcen klären. Um den Berufs des Kraftfahrers auszuüben bedarf es zunächst einer Ausbildung zum Berufskraftfahrer. Um im Fernverkehr arbeiten zu können, muss man eine Fortbildung zum Fernkraftfahrer absolvieren. Der Führerschein ist in beiden Fällen notwendig. Vor der Ausbildung kann man bei einigen Fahrschulen seine Eignung testen. Der Begriff psychische Belastung umfasst alle erfassbaren Einflüsse, die von außen auf den Menschen zukommen und psychisch auf ihn einwirken. Darunter gibt es kognitive, informationsverarbeitende und emotionale Vorgänge. Ressourcen sind aktuell verfügbare Potenziale, die die Entwicklung unterstützen. Das wären bei Berufskraftfahrern in etwa Familie, Schlaf und Freizeit. Alle psychischen Belastungen können unterschiedlich stark wahrgenommen werden, deshalb konzentrieren wir uns auf die am häufigsten genannten:

-Unvereinbare/widersprüchliche Arbeitsanforderungen

-Ungleichgewicht zwischen Verausgabung/Belohnung

-Schichtarbeit und Überstunden

-Isolation am Arbeitsplatz ohne soziale Kontakte

-Biomechanisch ungünstiger Arbeitsplatz/Bewegungsmangel

-Konflikte mit anderen Verkehrsteilnehmern

Daraus ergibt sich eine Störung der work-life-Balance.

3. Methodik der Literaturrecherche

Da es sich bei dieser Poster Ausarbeitung um eine Übersichts- und damit eine reine Literaturarbeit handelt, werden keine eigenen Untersuchungen durchgeführt, sondern die Literatur daraufhin untersucht, welche Erkenntnisse es zu dieser Thematik bereits gibt. Es wird analysiert, ob die Erkenntnisse überzeugend und auf dem neuesten Stand sind. Aus diesem Grund liegt der Fokus auf der Literaturrecherche, da sie die Basis für die Analyse bildet. Die Untersuchung erfolgt überwiegend anhand von Studien, Übersichtsarbeiten und Metaanalysen. Die allgemeine Literaturrecherche erfolgt über die üblichen Internet-Suchmaschinen, über den Campuskatalog der HAW Hamburg, in Lehrbüchern oder Fachzeitschriften und über Datenbanken, bei welcher es sich hauptsächlich um die Meta-Datenbank PUBMED handelt. Eingebene Schlüsselwörter sind "corporate health management", "professional drivers", "transport industry", „survey“ und "workplace health“. Die gefunden Artikel werden danach überprüft, ob sie weitere relevante Literaturquellen enthalten. Bei der Literatursauswahl wurden auf möglichst aktuelle Quellen geachtet. Auf der Basis der Literaturrecherche wird der aktuelle Stand der Dinge zu einzelnen Faktoren ermittelt, nachgezeichnet und anschließend diskutiert.

5. Diskussion

Wie man sieht sind Fernfahrer vielen Belastungen ausgesetzt, insbesondere psychosomatische Beanspruchungen sind für die Arbeitnehmer dieser Berufsgruppe belastend. Fernfahrer haben keine geregelten Arbeitszeiten. Sie arbeiten an Wochenenden, in der Nacht, machen des Öfteren Überstunden und arbeiten im Schichtdienst.

Es ist wissenschaftlich belegt, dass diese Voraussetzungen Folgen für die Gesundheit der Arbeitnehmer hat. Auf Grund der Dauerkonzentration während der Fahrt ermüden die Fahrer schnell.

Bei einer Befragung von 593 zufällig ausgewählten LKW-Fahrern auf einer Raststätte gaben 47,1% der Fahrer an, dass sie schon einmal während der Fahrt eingenickt seien.

Die Müdigkeit am Steuer ist demnach ein sehr ernst zu nehmendes Problem, da die Fahrer sich selbst und andere Verkehrsteilnehmer gefährden und demnach das Unfallrisiko bei dieser Berufsgruppe erhöht ist. Etwas mehr als ein Drittel aller Berufskraftfahrer sind laut eigener Angabe in einer Umfrage häufig oder gar ständig müde. Eine große Gefährdung der eigenen Person und anderer Verkehrsteilnehmer durch diesen Zustand sollte spätestens 2015 allen bewusst werden, da die Zahlen mit steigender Tendenz aufgenommen wurden.

Rückenprobleme, Kopfschmerzen, und Müdigkeit werden am meisten von Fernfahrern als Belastungen genannt, wobei Müdigkeit bei Fernfahrern signifikant häufiger als in der üblichen Bevölkerung als arbeitsbedingte Belastung genannt wird.

Die Branche selbst schafft allerdings derartige Voraussetzungen. Die Konkurrenz auf dem Arbeitsmarkt ist groß und es herrscht Zeit- und Kostendruck, weshalb häufiger Ruhezeiten missachtet werden.

Es bestätigt sich also eine Diskrepanz zwischen hohen psychischen Anforderungen und geringen Gestaltungsmöglichkeiten hinsichtlich des Arbeitsalltags.

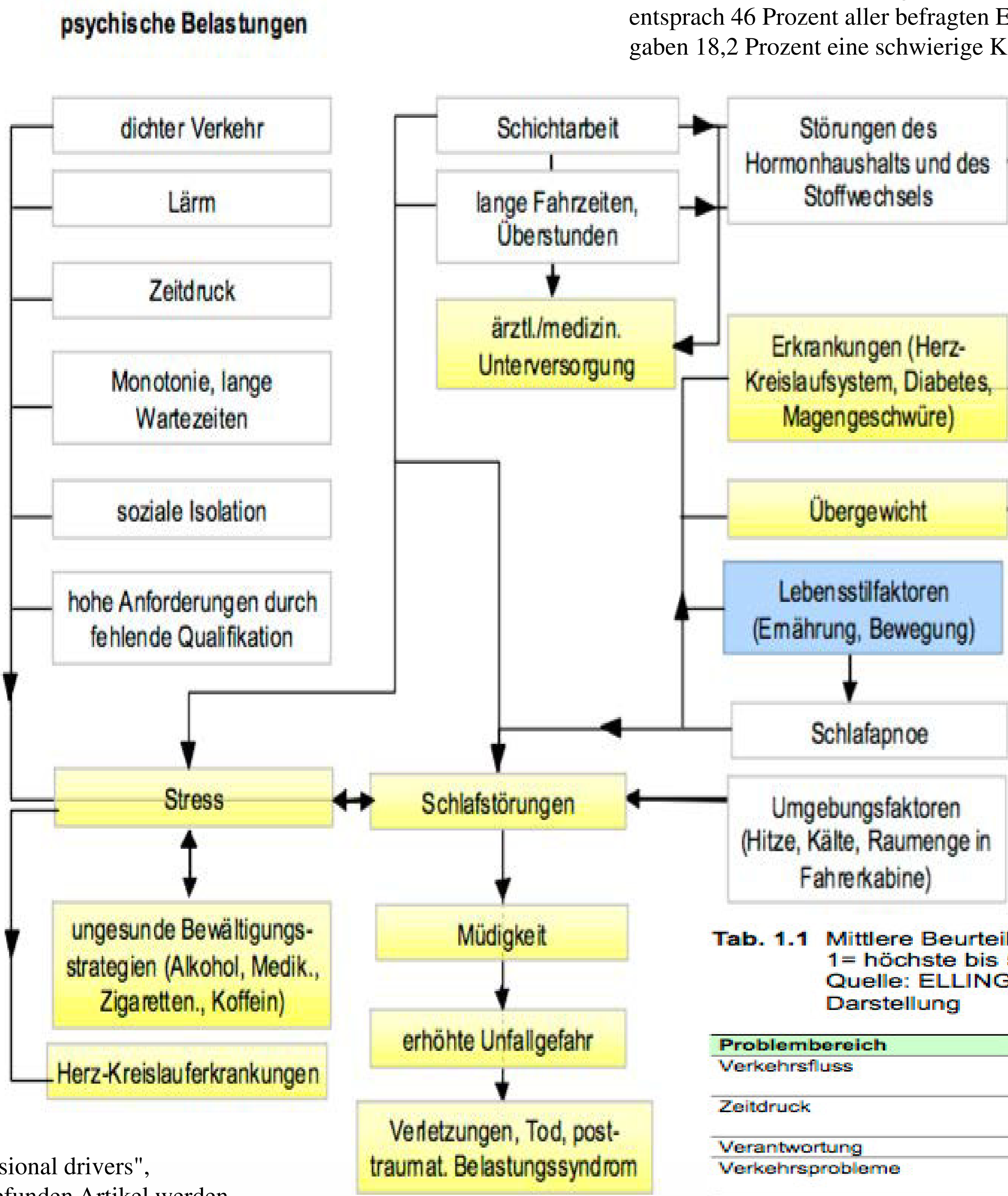
Die Leidtragenden sind hierbei die Arbeitnehmer.

4. Zentrale Ergebnisse:

Bezüglich der Quantifizierbarkeit psychischer und physischer Belastungen zeigt die Befragung von ELLINGHAUS & STEINBRECHER (2002) bei 310 Berufsfernkraftfahrern, dass – trotz einer geringen Streuung der Mittelwerte der Einzelbelastungen – Probleme im Verkehrsfluss die bedeutsamsten Belastungsaspekte darstellen, dicht gefolgt von Zeitdruck. Auch in der Zusatzerhebung des Mikrozensus wurde nach Faktorengefragt, die die Erwerbstätigen als belastend empfanden, sich aber bis zu diesem Zeitpunkt noch nicht in Form einer Krankheit oder von Ausfallzeiten niederschlagen hatten. 2013 litten rund 18,9 Millionen Erwerbstätige unter einer physischen und/oder psychischen Belastung am Arbeitsplatz. Das entsprach 46 Prozent aller befragten Erwerbstätigen. Als größte Belastung des körperlichen Wohlbefindens gaben 18,2 Prozent eine schwierige Körperhaltung und schwere Lasten an. 16,6 Prozent der Erwerbstätigen nannten Arbeiten unter Zeitdruck und Arbeitsüberlastung als Beeinträchtigung des seelischen Wohlbefindens.

Ständige bis häufige Müdigkeit belegte bei der Befragung von ELLINGHAUS & STEINBRECHER (2002) mit 35 % den ersten Platz der selbstberichteten Folgen berufsbedingter Anforderungen bei Lkw-Fahrern, gefolgt von Rücken- (31 %) und Kopfschmerzen(30 %). Lendenwirbelsäulenbeschwerden wurden von Lkw-Fahrern in der BIBB-IAB-Erhebung signifikant häufiger erwähnt als von anderen Berufstätigen (50% vs. 36 %). Wie brisant das Thema Müdigkeit im Verkehr tatsächlich ist, verdeutlicht eine Umfrage von 593 zufällig an Raststätten ausgewählten Fernfahrern: 47,1 % gaben an, schon einmal während der Fahrt eingenickt zu sein; 25,4 % von ihnen im letzten Jahr. STUTTS et al. (2003) fanden in einer bevölkerungsbasierten Fall-Kontroll-Studie folgende Risikofaktoren für müdigkeitsbedingte Unfälle (in Klammer die Höhe des Risikos für Fahrer):

- Schicht oder Nachtarbeit (5,5)
- weniger als fünf Stunden Nachtschlaf (4,6)
- mehr als ein Viertel der Fahrten zwischen 0 und 6 Uhr (3,6)
- schlechte Schlafqualität (3,5)
- wöchentliche Arbeitszeit über 60 Stunden (1,5)
- Schlafstörungen (1,5).



Tab. 1.1 Mittlere Beurteilung von Belastungsfaktoren bei 310 Fernfahrern, Skala von 1= höchste bis 5= niedrigste Belastungswahrnehmung. Quelle: ELLINGHAUS & STEINBRECHER (2002), dort Tab. 14, eigene Darstellung

Problembereich	Art der Belastung	Mittelwert
Verkehrsfluss	Dichter Verkehr	2,4
	Staus	2,5
Zeitdruck	Zeitdruck	2,7
	Lange Wartezeiten beim Be- und Entladen	2,8
Verantwortung	Verantwortung für Fahrzeug und Ladung	2,8
Verkehrsprobleme	Enge auf Park- und Rastplätzen	2,8
	Konflikte mit anderen Verkehrsteilnehmern	2,9
Arbeitsablauf	Arbeitszeitverteilung	2,9
	Verpflichtung zur Einhaltung von Lenk- und Ruhezeiten	3,0
	Druck durch den Arbeitgeber oder Auftraggeber	3,0
Körperliche Belastung	Körperliche Beanspruchung durch das Fahren	3,0
	Körperliche Beanspruchung durch Laden/Entladen	3,0
Externe Kontrollen	Kontrollen durch die Polizei	3,0
	Kontrollen durch das Bundesamt für Güterverkehr	3,2
Druck aus sozialem Umfeld	Geringe Wertschätzung des Fahrerberufs	3,3
	Druck durch Berufskollegen	3,7

Außerdem sind Transportunternehmen meist Kleinunternehmen mit vielen Subunternehmern. Das heißt, dass eine hohe Fluktuation herrscht. Der mobile Arbeitsplatz und die geringe Arbeiterzahl in Unternehmen erschweren die Einführung betriebsgesundheitlicher Maßnahmen. Die meisten Geschäftsführer haben andere Prioritäten, da sie keinen finanziellen Nutzen bei der Einführung von gesundheitsfördernden Maßnahmen sehen.

Jedoch wünschen sich viele Fernfahrer solche Maßnahmen. Am häufigsten wurden Wünsche in Hinblick auf Gesundheitsmaßnahmen zu rückengerechtem Arbeiten, zu ergonomischem Sitzen und zur Müdigkeit am Steuer angegeben.

6. Lösungsansätze

Betriebliche Strategien

-Analyse der IST-Situation

-Partizipativ gestaltete Maßnahmenplanung

-ergonomische Verbesserungen des Arbeitsplatzes

-Anreize und Motivation formulieren

Überbetriebliche Strategien

-Verbesserung des medizinischen Versorgungsangebots unterwegs

-Verbesserung der strukturellen Rahmenbedingungen auf Autobahnraststätten

-Verbesserung des Ernährungsangebots unterwegs

-Sensibilisierung und Information von Unternehmern

-Vernetzung überbetrieblicher Akteure in Politik und Praxis

7. Literaturverzeichnis

ELLINGHAUS & STEINBRECHER (2002), Tab. 14

Fehlzeiten-Report 2015

Gesundheitsschutz und Gesundheitsförderung von Berufskraftfahrern, M. Michaelis, S.52

Betriebliches Gesundheitsmanagement

Studienfachübergreifende Ringvorlesung WS 2015/16

Prof. Dr. Anne Flothow
Prof. Dr. Wolf Polenz

Emre Bayram
Helal Popal
Aydin Sahin
Maxim Roschko