

Rückenschmerzen und andere Ernstfälle

Ein Arbeitsprogramm der Gemeinsamen Deutschen Arbeitsschutzstrategie (GDA) sorgt dafür, dass Beschäftigte im Fahrdienst des Öffentlichen Personennahverkehrs besser auf die gesundheitlichen Gefahren ihres Berufsalltages vorbereitet sind

Wer im Öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) arbeitet, trägt nicht nur eine hohe Verantwortung für seine Fahrgäste und das Fahrzeug. Er hat häufig auch ein gesundheitliches Problem: und zwar im Rücken. Die einseitigen Belastungen im Fahrbetrieb aber auch weitere Probleme, die sich aus dem Schichtdienst, dem Stress durch Zeitdruck bei Verspätungen, unzufriedene Fahrgäste und belastende Verkehrssituationen ergeben, hat das auf diese Gruppe spezialisierte Arbeitsschutzprogramm der GDA im Blick.

Die Arbeitsunfähigkeit infolge Erkrankungen des Muskel-Skelett-Systems und des Bindegewebes bei Verkehrsberufen lag im Jahre 2006 insgesamt bei 29,3 Prozent, in der Gruppe der über 45-Jährigen bei 35,5 Prozent. Etwa 40 Prozent der Fahrdienstunfähigkeiten von Busfahrern sind durch Muskel- und Skelett-Erkrankungen (MSE) bedingt. Die dauerhaft sitzende, bewegungsarme und einseitig belastende Tätigkeit im Fahrzeug aber auch die verschiedenen Schichtsysteme einschließlich Nacharbeit gelten als wesentliche Ursachen dieser Erkrankung.

Ergonomie am Fahrer Arbeitsplatz

Will man die Häufigkeit und Schwere von Muskel-Skelett-Erkrankungen reduzieren, gilt es die Belastungen zu minimieren. Etwa durch eine gesundheitschonende Arbeitsumgebung: Ob und wie die Verkehrsunternehmen die VDV-Empfehlung zur Ergonomie am Arbeitsplatz umsetzen, ist deshalb eine der Kernfragen des GDA-Arbeitsprogramms. „Bei den großen Unternehmen ist dieses eigentlich schon Standard, bei kleinen gibt es noch Nachbesserungsbedarf“, so Jörg Weymann, zuständig für Prävention bei der Verwaltungs-Berufsgenossenschaft, Branche ÖPNV/Bahnen und Leiter des GDA-Arbeitsprogramms. Doch neben der grundsätzlich sitzgesunden Ausstattung ist auch die Instandhaltung wichtig. „Hier gibt es innerbetrieblich zwischen Fahrdienst und Werkstatt oft Abstimmungsbedarf.“ Wenn zum Beispiel ein Sitz beim Einfedern quietscht, dann kann das für den Fahrenden über längere Zeit zur Nervenzerreißprobe werden – Mitarbeiter der Werkstatt hingegen sehen darin nicht unbedingt einen Fehler, der sofort behoben werden muss.

Mitbestimmung ist gesundheitsförderlich

Ein weiterer Kernpunkt des GDA-Arbeitsprogramms ist das Thema Arbeitszeitgestaltung. In der Regel wird im Schichtdienst gefahren, in großen Unternehmen manchmal 24 Stunden am Tag. Zwar sind Ruhezeiten von elf Stunden gesetzlich vorgeschrieben – doch zum einen können diese unter einigen Bedingungen verkürzt werden, zum anderen sind durch Arbeitswege erheblich kürzere Schlafzeiten keine Seltenheit. „Über längere Zeit können so Mitarbeiter im Fahrdienst Schlafdefizite aufbauen“, erklärt Jörg Weymann. Außerdem müssen sich die Fahrerinnen und Fahrer jeden Tag auf einen wechselnden Arbeitsbeginn und verschiedene Dienstlängen einstellen, da lässt sich kaum Routine entwickeln und das soziale Leben mit der Familie und Freunden leidet darunter.

Da das Personal vor allem zu den Hauptverkehrszeiten benötigt wird, können zwischen zwei kürzeren Dienstteilen schon mal drei Stunden Unterbrechung liegen – diese Arbeitsunterbrechungen sind aber zu kurz, um tatsächlich zu Hause zu entspannen. Diese Belastungen sind häufig mitwirkende Faktoren für Rückenschmerzen, die keine physische Ursache erkennen lassen.

Für diese psychologischen Belastungen zeigt das Arbeitsprogramm der GDA Möglichkeiten der Prävention auf. „Allein der Fakt, dass die Mitarbeiter dem Dienstplan nicht ohne Einwirkungsmöglichkeit ausgeliefert sind, bewirkt sehr viel“, sagt Jörg Weymann. Umsetzen könnte man solche Einflussnahme etwa durch Wahlpläne, bei denen die Fahrerinnen und Fahrer ihre Einsätze mit dem eigenen Lebensrhythmus besser abstimmen können. Alternativen sind individuelle Dienstpläne, in denen nach Absprache mit den Mitarbeitern im Voraus die Dienstlagen verteilt werden. „Der psychologische Effekt, in diese Entscheidungen über die Arbeitszeit eingebunden zu sein, wirkt sich immens auf die Arbeitszufriedenheit aus und minimiert so Stress und Beanspruchung“, erklärt Jörg Weymann.

Emotionaler Stress wirkt auf den Rücken

Einer ganz besonderen Herausforderung stellen sich die Mitarbeiter im Fahrdienst beinahe täglich: dem Verkehr. „Um mit dem Stress durch Verspätungen, unzufriedene Fahrgäste und vollen Straßen umzugehen, hilft vor allem Erfahrung“, so Jörg Weymann. Doch mit speziell entworfenen Stresspräventionsprogrammen könne auch hier eine grundlegende Vorbereitung getroffen werden: „Wer solche Situationen im Vorfeld schon einmal durchgespielt und in einem Training bereits Lösungsstrategien erarbeitet hat, kann mit diesen Belastungen besser umgehen.“ Denn das größte Problem entsteht für den Mitarbeiter durch das Gefühl, einer Situation hilflos ausgeliefert zu sein. Hier greifen die Erfahrungen älterer Mitarbeiter oder aber die vorherige Simulation und Übung bei weniger Erfahrenen.

Immer häufiger sehen sich Mitarbeiter des Fahrdienstes auch einer weiteren Belastung ausgesetzt: Konflikte oder gar Übergriffe und Überfälle von Kunden. Hier bieten sich tätigkeitsbezogene Präventionsprogramme an: „Wenn man weiß, wie Konflikte entstehen, kann man auf sie schon reagieren, bevor sie eskalieren. Und das kann man üben“, so Jörg Weymann. Neben Schulungen zur Deeskalation bieten sich zudem technische Präventionsmaßnahmen wie Überfallnotruf über Funk oder schützende Seitenscheiben im Fahrzeug an. Auf besonders gefährlichen Strecken könne sich auch der Einsatz von Sicherheitspersonal lohnen. Hier raten die Experten zu einer sorgfältigen Gefährdungsbeurteilung der Situation durch die Unternehmen.

Schwieriger wird es bei Verkehrsunfällen: Insbesondere Schienenbahnfahrer sehen sich hier immer wieder einer extremen Stresssituation ausgeliefert. „Sie können Klingeln und Bremsen – aber nicht Ausweichen und durch den langen Bremsweg ihres Fahrzeuges sehen sie dem Unfall wortwörtlich ins Auge“, so Jörg Weymann. Eine solche Erfahrung, die nicht selten zu längeren Erkrankungen und Fahrdienstuntauglichkeit führt, lässt sich nicht präventiv entkräften. Hier geht es darum, nach einer solchen Situation richtig zu reagieren, den betroffenen Fahrer aus der Situation zu lösen und ihn zu betreuen.

Als eine wirksame Methode hat sich etwa herausgestellt, dass ein weiterer Mitarbeiter an den Unfallort kommt und dem betroffenen Fahrer zur Seite steht. Hier helfen die Arbeitsschützer vor allem mit Beratung für innerbetriebliche Maßnahmen.

Das Arbeitsprogramm zur Verbesserung der betrieblichen Präventionskultur und der individuellen Gesundheitskompetenz der Beschäftigten im Fahrdienst des Öffentlichen Personennahverkehrs findet in fünf teilnehmenden Bundesländern seit dem Jahr 2010 statt. Bis Ende 2012 sollen alle Daten ausgewertet und bis Mitte 2013 aufbereitet sein.

<http://www.gda-portal.de/de/Arbeitsprogramme/Verkehrsberufe.html>