

Belastungen und Gefährdungen bei berufsbedingter Mobilität: eine Tagebuchstudie

Alzbeta JANDOVA¹, Katrin HÖHN¹, Martin SCHMAUDER¹, Tobias RUTTKE²,
Rüdiger TRIMPOP², Philip ASHTON³, Christof BARTH³, Martin TEMPLER³

*¹ Professur für Arbeitswissenschaft
Institut für Technische Logistik und Arbeitssysteme
Technische Universität Dresden, D-01062 Dresden
² Lehrstuhl für Arbeits-, Betriebs- und Organisationspsychologie
Friedrich-Schiller- Universität Jena
Humboldtstr. 27, D-07743 Jena*

*³ systemkonzept Gesellschaft für Systemforschung und Konzeptentwicklung mbH
Grüner Weg 28, D-50825 Köln*

Kurzfassung: Die berufliche Mobilität nimmt zu und damit auch die Notwendigkeit für Arbeitsschützer, die relevanten Belastungen und Gefährdungen bei beruflichen Fahrten zu kennen. Im Rahmen des DGUV-Projektes „BestMobil - Berufsbedingte Mobilität: Identifizierung und Erprobung von Präventionsansätzen“ wurde eine Tagebuchstudie durchgeführt, in die folgende Berufsgruppen einbezogen waren: ambulante Pflege, Außendienst/ Beratung, Service/Montage. Insgesamt haben 31 Personen über fünf Arbeitstage Angaben zu Belastungen, Ressourcen, Wohlbefinden sowie kurzfristigen Folgen einer psychischen Fehlbeanspruchung gemacht. Die Ergebnisse geben Hinweise auf die wichtigsten Belastungen und liefern Ansatzpunkte für betriebliche Prävention.

Schlüsselwörter: psychische Belastung, Fehlbeanspruchung, berufliche Mobilität, Verkehrsunfälle, Stress, Tagebuch

1. Ausgangslage

Ein Viertel der Vollzeitbeschäftigten in Deutschland ist berufsbedingt mobil (mobile Tätigkeit, Wochenendpendeln und Fernpendeln; Hüffmeier & Windel 2014), was u.a. auf die steigende Notwendigkeit einer Kunden- bzw. Dienstleistungsorientierung oder Nachfrage nach mobiler Altenpflege zurückzuführen ist. Sie nehmen die Herausforderungen aus dem Betrieb mit in den häufig hektischen Verkehr – diese komplexe Situation stellt hohe Anforderungen an die mobil Tätigen. Mit der Folge, dass es bei berufsbedingter Mobilität immer häufiger zu Unfällen mit schweren Verletzungen oder Todesfolge kommt. In 2016 fanden 112 Personen ihren Tod im Straßenverkehr, während sie ihren beruflichen Verpflichtungen nachgegangen sind (BAuA 2017). Verkehrsunfälle haben deutlich schwerere Folgen und längere Ausfallzeiten als andere Arbeitsunfälle, und sie stellen gleichzeitig eine besondere Herausforderung für die Prävention dar, da sie nur zu einem kleinen Teil bei innerbetrieblichen Wegen und Tätigkeiten geschehen (Vollrath & Krems 2011). Weder die Belastungen der mobil Beschäftigten noch die Wirksamkeit von Maßnahmen zur Vermeidung solcher Unfälle sind genauer untersucht.

2. Projekt BestMobil

Ziel des DGUV-geförderten Projekts „BestMobil - Berufsbedingte Mobilität: Identifizierung und Erprobung von Präventionsansätzen“ ist es, wissenschaftlich fundierte und empirisch überprüfte Präventionsmaßnahmen bei berufsbedingten mobilen Tätigkeiten zu ermitteln und Empfehlung für Unternehmen und Institutionen, insbesondere Unfallversicherungsträger abzuleiten.

Im Projekt werden Berufe fokussiert, deren Ausübung zunächst eine Fahrt zum Kunden erfordert, Berufsfahrer sind daher ausgeschlossen. Zunächst wurde in den teilnehmenden Unternehmen eine Online-Befragung zur Gefährdungsbeurteilung psychischer Belastung (Instrument GUROM) durchgeführt. Im Anschluss daran wurden über tätigkeitsbezogene Arbeitssystemanalysen die verkehrsbezogenen Rahmenbedingungen der Tätigkeit eruiert. Vertiefende belastungsbezogenen Informationen lieferte schließlich ein Tagebuch-Einsatz (über fünf Arbeitstage), ergänzt um erhobene physiologische Stressmarker (Fahrbegleitung). Die in diesem Artikel vorgestellte Tagebuchstudie stellt somit einen Teil des Prätests dar, auf dessen Grundlage geeignete Maßnahmen in teilnehmenden Unternehmen ausgewählt und anschließend evaluiert werden.

3. Tagebuchstudie

3.1 Stichprobe und Befragungsmodus

Im Zeitraum 01-04/2018 wurden N= 31 mobile Mitarbeiter und Mitarbeiterinnen mittels eines Tagebuchs befragt. Tabelle 1 fasst die Berufszugehörigkeit der Befragten zusammen.

Tabelle 1: Teilnehmer der Tagebuchstudie und deren Berufs- und Unternehmenszugehörigkeit.

Berufsrichtung	Ambulante Pflege	Service/ Montage	Beratung/ Außendienst
N Unternehmen	2	3	3
Unternehmensgröße	2x KMU	2x Großunternehmen, 1x Kleinstunternehmen	1x Einzelunternehmerin, 1x Kleinstunternehmen, 1x KMU
N Teilnehmer	9	13	9

Die Teilnehmer der Tagebuchstudie wurden gebeten, an fünf zusammenhängenden Tagen jeweils vor der Arbeit sowie zum Schichtende einen knapp gehaltenen Fragebogen auszufüllen. Somit liegen insgesamt Daten über $31 \times 5 = 155$ Arbeitstage vor. Die gestellten Fragen bezogen sich auf die Rahmenbedingungen des Arbeitstages, persönliche sowie organisationelle Ressourcen, eigenes Wohlbefinden, wahrgenommene bzw. erlebte Belastung und deren negativen Folgen.

Im Fall der Einzelunternehmerin sowie der Kleinstunternehmen handelt es sich um eine Vollbefragung, in allen anderen Unternehmen wurden jeweils fünf ausgewählte/ freiwillige Mitarbeiter und Mitarbeiterinnen befragt (die Rücklaufquote liegt deshalb bei 97%). Insgesamt handelte es sich um 12 Frauen und 13 Männer, bei sechs Personen stand die Geschlechtsangabe nicht zur Verfügung. Eine befragte Person gab an, zwischen 18-27 Jahren alt zu sein. Vier Personen gehören der Altersgruppe 28-

37 an, fünf der Altersgruppe 38-47 Jahre. Das Alter der meisten Personen (n= 15) lag zwischen 48-57 Jahren, eine Person war älter. Bei fünf Personen stand die Altersangabe leider nicht zur Verfügung. Von den 31 Befragten waren n= 25 vollzeitbeschäftigt, die restlichen sechs Personen in Teilzeitbeschäftigung (= durchschnittliche tägliche Arbeitszeit < 8 Std.)

3.2 Ausgewählte Ergebnisse

Die Befragten gaben vor der Arbeitsaufnahme an, in der vorausgegangenen Nacht im Durchschnitt 6:25 Stunden geschlafen zu haben (Durchschnitt min. 5:40 Std. – max. 7:05 Std.). Die Meisten haben ihren Schlaf als erholsam bezeichnet (M= 2,2; min. 1,0 - max. 4,2), und sahen dem Arbeitstag entspannt entgegen (M= 1,98; min. 1,0 - max. 4,0). Ebenso gut fühlten sich die Meisten für den Tag vorbereitet (M= 1,72; min. 1,0 - max. 3,4). Zur Info: Bei allen genannten Aspekten hatten die Antwortmöglichkeiten folgendes Format: eine 5-stufige Skala mit Beispielwerten 1 „trifft zu“ – 3 „weder-noch“ – 5 „trifft nicht zu“.

Zum Ende des Arbeitstages gaben die Befragten in Vollzeitbeschäftigung an, im Durchschnitt 9:20 Stunden gearbeitet zu haben (min. 8 – max. 15 Std.). Fast die Hälfte der Vollzeitbeschäftigten (n= 11) arbeitete im Durchschnitt jedoch länger als 10 Stunden pro Tag. Diese Arbeitszeit wurde durch Pausen unterbrochen, die im Durchschnitt 34 Minuten lang waren (min. 0 – max. 210 Min.). Ein Drittel der befragten Vollzeitbeschäftigten machte jedoch während ihrer (im Durchschnitt 9:20 Stunden langen) Arbeitszeit eine Pause, die kürzer als eine halbe Stunde ausfiel. Während der angegebenen Arbeitszeit waren die Befragten im Durchschnitt 3:20 Stunden im Auto unterwegs (min. 0 – max. 7:15 Std.), ein Viertel war länger als vier Stunden unterwegs.

Der Arbeitstag der Teilzeitbeschäftigten betrug im Durchschnitt 6 Stunden (min. 5 – max. 8 Std.). Ihre Pausenlänge war im Durchschnitt 15 Min. lang (min. 0 – max. 45 Min.). Bei zwei Dritteln der Befragten liegt die Pausenlänge jedoch im unterdurchschnittlichen Bereich. Die Fahrtzeiten der Teilzeitbeschäftigten fielen kürzer aus, sie dauerten im Durchschnitt 1:30 Stunden.

Gefragt nach eingehenden Anrufen oder Nachrichten während der Verkehrsteilnahme gaben sechs Personen (19%) keine Störungen während der gesamten Arbeitswoche an. Im Durchschnitt wurde von zwei Störungen am Tag berichtet – ein Studienteilnehmer hat jedoch an mehreren Tagen von 6 – 10 eingehenden Anrufen oder Mitteilungen berichtet.

Im Durchschnitt haben die Befragten den Zeit- bzw. Termindruck des gerade beendeten Arbeitstages als mittelmäßig bezeichnet (M= 2,5; min. 1,6 - max. 4,0). Die Meisten hielten die körperliche Belastung ihrer Arbeitstage im Schnitt für gering (M= 2,11; min. 1 – max. 3,6). Zur Info: Bei beiden Aspekten hatten die Antwortmöglichkeiten folgendes Format: eine 5-stufige Skala mit Beispielwerten 1 „sehr gering“ – 3 „mittelmäßig“ – 5 „sehr groß“.

Des Weiteren wurden die Studienteilnehmer nach Konflikten gefragt. Am häufigsten kamen Konflikte mit anderen Verkehrsteilnehmern sowie Konflikte mit Kollegen oder Vorgesetzten vor (insgesamt jeweils 13 berichtete Konflikte). Probleme mit Kunden wurden nur selten berichtet (insgesamt fünf Nennungen). Als Gründe für belastende, unerwartete Veränderungen im Tagesablauf wurden am häufigsten zusätzliche Aufgaben/ Kundenanfragen genannt (sechs Nennungen) und Schwierigkeiten mit dem Terminplan („Terminänderung“, „zu spät losgefahren“, „Termin dauer-

te länger als geplant“; fünf Nennungen).

Gute Terminplanung (ausreichend Zeit für einzelne Kundentermine), gute eigene Vorbereitung sowie auch seitens des Kunden und die Möglichkeit zur freien Zeiteinteilung sind die am häufigsten genannten organisationsbezogenen Aspekte (n= 34), die die Arbeit der mobil Tätigen erleichtern. Des Weiteren wurden 27 Momente genannt, in denen Kollegen/Praktikanten/Hilfskräfte mit Hilfe oder Rat den Befragten zur Seite standen. In 17 Fällen war es eine angenehme/ konstruktive/ lösungsorientierte Interaktion mit dem Kunden sowie sein Verständnis und Flexibilität, die den Tag des Respondenten leichter gemacht haben.

Unter den möglichen Folgen einer Fehlbeanspruchung waren es die Verspannungen, die in der Stichprobe am häufigsten vorkamen (15 Nennungen, bei fünf Personen eine durchgehende Belastung – mindestens „belastend“ - vorhanden). An zweiter Stelle folgt Erschöpfung (11 Nennungen) und als drittschwerste Folge werden Rückenschmerzen eingestuft (18 Nennungen bei geringerer Ausprägung). Von 31 Befragten berichten acht Personen (26 %) bei mindestens einer Folge psychischer Fehlbeanspruchung über konstant erhöhten Leidensdruck („belastend“). Bei den restlichen 23 Befragten sind keine Beschwerden vorhanden oder beschränken sich vereinzelt auf das geringste Ausmaß („etwas belastend“). Zur Info: Bei der Einstufung der Fehlbeanspruchungen konnten die Respondenten eine Antwort auf einer 5-stufigen Skala wählen, zwischen 1 „etwas belastend“ bis 5 „äußerst belastend“.

4. Diskussion

Aus den Ergebnissen der Tagebuchstudie geht hervor, dass die mobil Beschäftigten, die zu ihrem eigentlichen Einsatzort zunächst unterwegs sein müssen, einem erhöhten Verkehrsunfallrisiko ausgesetzt sind. Zum einen sind ihre Arbeitszeiten lang und die Erholungspausen durch mangelnde Regelung nicht ausreichend. Lange Arbeitszeiten begünstigen nicht nur die Unfallwahrscheinlichkeit, sondern stehen ebenfalls in einem negativen Zusammenhang zur psychischen Gesundheit (BAuA 2017). Zum anderen verbringen sie ca. ein Drittel ihrer Arbeitszeit am Steuer, wodurch ihre Risikoexposition im Verkehr sehr hoch wird. Fehlende Pausen – die aufgrund des Zeitdrucks nicht möglich sind oder deren Bedeutung individuell unterschätzt werden – verhindern die Regeneration der mobil Beschäftigten. Eine regionale Kundenaquisestrategie sowie eine effiziente Dienstreiseplanung könnten die arbeitszeitbezogene Belastung sowie die Risikoexposition der mobil Tätigen verringern. Ein gutes Terminmanagement, das sowohl gute Vorbereitung, feste Pausenzeitfenster sowie auch Zeitpuffer einbezieht, weist hier ein zusätzliches Präventionspotenzial auf.

5. Literatur

- Bundesanstalt für Arbeitsschutz und Arbeitsmedizin [BAuA] (2017) Psychische Gesundheit in der Arbeitswelt – Wissenschaftliche Standortbestimmung. Dortmund: Bundesanstalt für Arbeitsschutz und Arbeitsmedizin.
- Bundesanstalt für Arbeitsschutz und Arbeitsmedizin [BAuA] (2017) Sicherheit und Gesundheit bei der Arbeit 2016. Unfallverhütungsbericht Arbeit. Dortmund/Berlin/Dresden: Bundesanstalt für Arbeitsschutz und Arbeitsmedizin (Hrsg).
- Hüffmeier J, Windel A (2014) Emotionsarbeit, Restrukturierung und Mobilität. BAUA Aktuell 3:13-14.
- Vollrath M, Krems J (2011) Verkehrspsychologie. Kohlhammer.



Gesellschaft für
Arbeitswissenschaft e.V.

Arbeit interdisziplinär analysieren – bewerten – gestalten

65. Kongress der
Gesellschaft für Arbeitswissenschaft

Professur Arbeitswissenschaft
Institut für Technische Logistik und Arbeitssysteme
Technische Universität Dresden

Institut für Arbeit und Gesundheit
Deutsche Gesetzliche Unfallversicherung

27. Februar – 1. März 2019

GfA-Press

Bericht zum 65. Arbeitswissenschaftlichen Kongress vom 27. Februar – 1. März 2019

**Professur Arbeitswissenschaft, Institut für Technische Logistik und Arbeitssysteme,
Technische Universität Dresden;
Institut für Arbeit und Gesundheit, Deutsche Gesetzliche Unfallversicherung, Dresden**

Herausgegeben von der Gesellschaft für Arbeitswissenschaft e.V.
Dortmund: GfA-Press, 2019
ISBN 978-3-936804-25-6

NE: Gesellschaft für Arbeitswissenschaft: Jahresdokumentation

Als Manuskript zusammengestellt. Diese Jahresdokumentation ist nur in der Geschäftsstelle erhältlich.

Alle Rechte vorbehalten.

© **GfA-Press, Dortmund**

Schriftleitung: Matthias Jäger

im Auftrag der Gesellschaft für Arbeitswissenschaft e.V.

Ohne ausdrückliche Genehmigung der Gesellschaft für Arbeitswissenschaft e.V. ist es nicht gestattet:

- den Konferenzband oder Teile daraus in irgendeiner Form (durch Fotokopie, Mikrofilm oder ein anderes Verfahren) zu vervielfältigen,
- den Konferenzband oder Teile daraus in Print- und/oder Nonprint-Medien (Webseiten, Blog, Social Media) zu verbreiten.

Die Verantwortung für die Inhalte der Beiträge tragen alleine die jeweiligen Verfasser; die GfA haftet nicht für die weitere Verwendung der darin enthaltenen Angaben.

Screen design und Umsetzung

© 2019 fröse multimedia, Frank Fröse

office@internetkundenservice.de · www.internetkundenservice.de