

Surfen an Bord – Neue Aspekte zum Arbeitsschutz in der Binnenschifffahrt

Das Forschungsprojekt eBusi-Net, das sich seit Mitte 2001 an der Universität Duisburg mit der Frage nach den Auswirkungen der elektronischen Vernetzungen auf die Geschäftsbeziehungen im Binnenwassertransportsystem beschäftigt, untersucht auch mögliche Auswirkungen der IuK-Techniken auf die Arbeit an Bord. Zu diesem Zweck wurde ein Expertenarbeitskreis, an dem Vertreterinnen von Berufsgenossenschaft, Bundesanstalt für Arbeitsschutz und Arbeitsmedizin u.a. beteiligt sind gebildet, der in allen Projektschritten beratend die Aspekte des Gesundheitsschutzes diskutiert – eine in Bezug auf die Neuen Medien neuartige Fragestellung für die Binnenschifffahrt.

Was denn überhaupt das Problem daran sei, nach 14 Stunden Fahrt noch im Netz zu „surfen“, fragte ein Partikulier bei einem Expertenworkshop über die elektronischen Marktplätze in der/für die Binnenschifffahrt, während ein angestellter Schiffsführer einer Reederei problematisierte, dass die Arbeit am Computer im Steuerhaus noch zu der Tätigkeit des Manövrierens hinzu komme und zu Doppelbelastung führen könne. Diese beiden Aussagen beleuchten prototypisch zwei Haltungen in Bezug auf die Auswirkungen zunehmender „Elektronisierung“ (hier diskutiert am „Anwendungsfall“ elektronischer Frachtenbörsen) auf die Gestaltung der Arbeit an Bord.

Gesundheitsbewusster bzw. -schonender Umgang beim Arbeiten mit PC und Internet ist ein neuer Aspekt des Arbeitsschutzes in Bezug auf die Binnenschifffahrt, wo bislang Gesundheitsbelastungen resp. Unfallrisiken wie Motorengeräusche, Heben, Ausrutschen usw. bekannt waren. Welche neuartigen Belastungen können durch die Arbeit mit PC und Internet an Bord hervorgerufen werden?

Von Fragen der Bildschirm- oder Softwareergonomie einmal abgesehen, handelt es sich nach Erkenntnissen der Arbeitswissenschaften aus anderen Berufsfeldern v.a. um psycho-mentale Belastungen wie erhöhte Konzentrationsanforderungen, wachsende Anforderungen an die mentalen Fähigkeiten in Folge steigender Informationsmengen bzw. höherer Informationsdichte, veränderte Qualifikationserfordernisse sowie Anpassungsdruck und Druck zur Weiterqualifikation. Daraus können Leistungsdruck, Überforderung, Ängste und Stress entstehen.

Für den Bereich der Binnenschifffahrt gibt es bislang keine Untersuchungen zu den gesundheitsrelevanten Aspekten der Arbeit mit IuK-Techniken, was wohl wesentlich damit zusammenhängt, dass in dieser Branche die „Elektronisierung“ (im Sinne der Ausstattung der Arbeitsplätze mit PC und Internetzugang sowie der Durchdringung aller relevanten geschäftlichen Operationen durch das Medium) noch längst nicht durchgängige Realität ist. Andererseits haben aber die Untersuchungen im Projekt eBusi-Net gezeigt, dass das Interesse an „Vernetzung“ und allen damit im Zusammenhang stehenden Optionen in der Branche sehr groß ist: Nach einer im letzten Jahr unter über 300 deutschen Partikulieren durchgeführten Befragung waren schon über 50% vernetzt und Aussagen über eine beabsichtigte Anschaffung zeigen an, dass die Binnenschifffahrt als eine Branche im technologischen Wandel gesehen wird, dem man sich auf Dauer nicht entziehen kann.

Natürlich kann man nicht von der Binnenschifffahrt oder den Binnenschiffern reden, betrachtet man allein die Funktion des Schiffsführens, sind bereits zwei Gruppen arbeitender Menschen angesprochen: angestellte Schiffsführer und Partikuliere. Nun unterscheidet sich – qua Gesetz – deren Stellung in Bezug auf den Arbeitsschutz. Der Schutz der Gesundheit und Sicherheit der Arbeitnehmer ist der Kern des Arbeitsschutzgesetzes, für diesen Schutz Sorge zu tragen ist die Aufgabe des Arbeitgebers. Für ihn stellen Arbeitsschutz-Maßnahmen Verpflichtungen dar, die er in Bezug auf die Arbeitnehmer umzusetzen bzw. zu gewährleisten hat, während sein eigener Schutz eher im rechtsfreien Raum liegt bzw. Individualsache ist. (Diese Konstellation kann in der Realität, wenn Arbeitnehmer und Selbständige zusammenarbeiten, auch zu Konflikten, z.B. in Bezug auf die Arbeitszeiten führen.)

Gespräche die im Projektverlauf sowohl mit angestellten wie selbständigen Schiffsführern geführt wurden, haben gezeigt, dass sich auch die Einstellung bzw. Betroffenheit gegenüber Gesundheitsbeanspruchungen/belastungen durch die Arbeit unterscheidet: Betrachten angestellte Schiffsführer ihren Schutz als verbrieftes Recht und sind eher sensibilisiert gegenüber Gefährdungen, Risiken oder Zumutungen, stellen selbständige Schiffsführer ihre Befindlichkeit häufig gegenüber dem Primat der ökonomischen Erfordernisse des Schiffsbetriebs hintan.

Damit kein falscher Eindruck entsteht: Es geht hier um eine bestimmte Haltung, wie sie in Gesprächen geäußert wurde – die Ergebnisse der Studie „Arbeit und Gesundheit der Berufsgruppe der Binnenschiffer“ der Gmünder Ersatzkasse (2002)

zeigen ganz deutlich, dass die spezifischen Arbeitsbedingungen auf dem Schiff, insbesondere die Arbeitszeiten, von allen dort arbeitenden Menschen eine gewisse Vernachlässigung ihrer Gesundheit fast zwingend erfordern. So werden z.B. Erkrankungen häufig verschleppt, einfach weil man erst nach dem Ende einer längeren Fahrt zum Arzt geht. Binnenschiffer sind nachgewiesenermaßen zwar seltener, aber dafür heftiger und länger krank als andere Berufsgruppen.

Nach den Ergebnissen dieser Studie sind – im Vergleich zu anderen Berufsgruppen - psychische Belastungen und Beschwerden bei Binnenschiffern hoch: So gehören psycho-mentale Beschwerden wie Erschöpfungszustände, Abschaltprobleme oder Nervosität (neben Störungen des Halte- und Stützapparates) zu den am häufigst genannten Beschwerden. Da wie gesagt Belastungen durch die Arbeit mit elektronischen Medien (abgesehen von der Bildschirmergonomie) vor allem die psychische Ebene betreffen, wäre – eine weitergehende Elektronisierung der Branche vorausgesetzt – zu prognostizieren, dass hier ein erhöhtes Beanspruchungspotenzial auf eh schon einschlägig belastete Menschen zukommt. Allerdings ist damit die Komplexität der Fragestellung, welche Auswirkungen die elektronische Vernetzung auf die Arbeitsweisen in der Binnenschiffahrt haben wird, nur ansatzweise erfasst, da sich der Arbeitsplatz Binnenschiff in vielfältigen Hinsichten von industriellen Normarbeitsverhältnissen unterscheidet. Arbeitsmedizinische und –psychologische Erkenntnisse aus anderen Branchen lassen sich nicht ohne weiteres auf die Binnenschiffahrt übertragen.

Statt dessen muss die Beobachtung der eigentlichen Nutzungsvorgänge am PC/im Internet dadurch erweitert werden, dass diese systematisch in Bezug zur Arbeitssituation der Binnenschiffer (die zugleich Lebenssituation ist) als Ganze gesetzt werden. D.h.: Statt allein z.B. nach erhöhten Konzentrations- und anderen mentalen und kommunikativen Anforderungen zu fragen, muss ein Kategorienschema entwickelt werden, welches

- a) die den IuK-Technologien zugeschriebenen bzw. unterstellten positiven Folgen (wie z.B. unbeschränkter Zugang zu Informationen, zeitlich flexible und räumlich unabhängige Kommunikation) aufgreift,
- b) das Wissen um die negativen, d.h. Gesundheit im umfassenden Sinne (körperlich, psychisch und sozial) belastenden Faktoren einbezieht und
- c) diese systematisch und konkret auf Charakteristika des Arbeitsplatzes Binnenschiff bezieht.

Das Spezifische des Arbeitsplatzes eines Binnenschiffers ist die Verschmelzung von Arbeitsplatz und Wohnung einerseits sowie die (daraus resultierenden) Überlappungen von Arbeitszeit und Freizeit andererseits. Hinzu kommen die relative Isolierung an Bord während der Fahrten und die oft wochenlange Abwesenheit von zu Hause. Insbesondere der letzte Aspekt unterscheidet den Arbeitsplatz eines Binnenschiffers von anderen Arbeitsplätzen, während die beiden erstgenannten Punkte auch z.B. Selbständige in anderen Berufsfeldern betreffen.

Die arbeits- und gesundheitsschutzrelevanten Charakteristika dieser Arbeit lassen sich folgendermaßen zusammenfassen: Aufhebung der Trennung zwischen Arbeit und Privatbereich (zeitlich und räumlich) sowie soziale Isolierung. Strukturell trifft diese Charakterisierung vermutlich auf die meisten Arbeitsplätze in der Binnenschifffahrt zu, wenn auch sicherlich nicht in jedem Fall in dieser absoluten Weise ausgeprägt oder – von den Betroffenen – so extrem empfunden.

Potentiell begünstigt diese Struktur eine Verschiebung des „gesunden“ Gleichgewichts zwischen Arbeit und freier Zeit (welches individuell ganz unterschiedlich erfahren wird!) zulasten der Freizeit, zunächst ganz einfach deshalb, weil keine räumlichen Barrieren zwischen Arbeitsbereich und Privatbereich existieren. Auf den Punkt gebracht, wird damit eine Ausweitung der Arbeitszeit begünstigt.

Welche Rolle spielt unter solchen Arbeitsbedingungen nun die Möglichkeit, via Internet jederzeit kommunizieren und Daten austauschen zu können?

Das Internet ermöglicht den Zugang zu „unbegrenzter“ Information, erlaubt Kommunikation jenseits räumlicher Schranken und geschäftliche oder geschäftsbezogene Tätigkeiten rund um die Uhr und überall hin. Auf den ersten Blick scheint es somit das ideale Medium, um die sozialen Belastungen (Isolierung) der Binnenschiffer auszugleichen. Andererseits aber ist die „work-life-balance“ der Binnenschiffer per se unausgeglichen und die Möglichkeiten unbegrenzter Kommunikation und Information könnten – insofern sie die Arbeit betreffen – diese Lage noch verschärfen, d.h. die arbeitsbezogenen Belastungen erhöhen.

Diese Dialektik muss immer mitgedacht werden, wenn es darum gehen soll, die Auswirkungen zunehmenden Einsatzes von IuK-Techniken auf die Arbeit in der Binnenschifffahrt einzuschätzen. Damit ist z.B. die Frage angesprochen, ob

unbegrenzte Möglichkeiten, wie sie Neuen Medien versprechen (Information, Geschäftskontakte und -abschlüsse, Marketing usw.) nicht auch überfordern können. Dies betrifft vielleicht insbesondere die selbständigen Binnenschiffer: Selbständiges Arbeiten ist selbstbestimmtes Arbeiten in dem Sinne, dass der Arbeitseinsatz der eigenen Kontrolle unterliegt. Führen die beschriebenen Möglichkeiten der Neuen Medien dazu, dass man den Arbeitseinsatz dann eben nicht mehr unter Kontrolle hat? Ein weiteres Problem liegt darin, dass Internetarbeit viele spielerische Momente enthält und für viele faszinierend ist aufgrund des Gefühls der Technik-Beherrschung. Das kann dazu führen, dass Internetarbeit nicht als Arbeit empfunden wird und Mehrbelastungen nicht wahrgenommen werden. Verschleiern also spielerische Momente die Mehrbelastung? Drittens schafft das Internet zwar „virtuelle“ Gemeinschaft mit dem Rest der Welt und einerseits ist die Möglichkeit ständiger Kommunikation auf isolierten Arbeitsplätzen von Vorteil („raus aus der Isolation“). Andererseits aber kann die Gleichzeitigkeit von privater und geschäftlicher Kommunikation Druck erzeugen. Zudem wäre zu fragen, ob Menschen sich durch virtuellen Anschluss überhaupt mit der Welt verbunden fühlen können. In dieser Relation zwischen Binnenschiffer, Internet und Umwelt entstehen möglicherweise auch neuartige Anforderungskonstellationen, wie z.B. wachsender Druck von Seiten der Geschäftspartner, über Internet jederzeit erreichbar und arbeitsbereit zu sein, d.h. möglicherweise wird der Anpassungsdruck von außen verschärft.

Damit sind nur einige wenige Aspekte angesprochen, die natürlich nicht in jedem Fall so auftreten bzw. sich als Beanspruchung oder gar Belastung äußern und wahrgenommen werden müssen. Problematisch sind beispielsweise auch die erweiterten Kontrollmöglichkeiten mittels Vernetzung, ein Thema, welches von auf Reedereischiffen Beschäftigten intensiv diskutiert wird, die hier jedoch nicht weiter ausgeführt werden sollen, ebenso wenig wie Befürchtungen vor zu großer Transparenz des eigenen Unternehmens bei der Beteiligung an elektronischen Frachtenbörsen oder ganz allgemein Datenschutzfragen.

Die angesprochenen Beispiele sollen aber illustrieren, dass es notwendig ist, die Frage nach möglichen Auswirkungen oder Einflüssen der elektronischen Medien auf die Arbeit von Binnenschiffen ganzheitlich zu stellen, das heißt, die Lebens- und Arbeitsrealität von Binnenschiffen als Ganze zu berücksichtigen, und z.B. das Interesse nicht nur auf die Ergonomie von Bildschirm oder Software oder allein auf die Frage zu richten, ob sich der Arbeitsplatz Steuerhaus in einen

Bildschirmarbeitsplatz verwandelt wird. Erst mittels eines solchen umfassenden Ansatzes wird es möglich sein, Empfehlungen zu wirksamen präventiven Strategien zwecks Abwendung negativer Folgen der Arbeit mit elektronischen Medien zu erarbeiten.

Antje Buer

Forschungsgruppe GTS/L
Universität Duisburg-Essen, Standort Duisburg
Heinrich-Lersch-Str. 15
47057 Duisburg
0203-37839-10
info@ebusi-net.de
www.ebusi-net.de

Mehr dazu auf der **transport logistic 2003!** Das Projekt **eBusi-Net (Halle B5, Stand 360)** veranstaltet in Zusammenarbeit mit seinen Projektpartnern Foren zum Themenfeld: *Auswirkungen elektronischer Vernetzungen auf die Geschäftsbeziehungen der Binnenwassertransporte.*

Foren auf den Stand eBusi-Net, Halle B5 Stand 360

Mittwoch, 21.05.03

11:00 Uhr: „Die Auswirkungen der neuen Medien auf die Arbeit an Bord“ (Projektpartner: Verein Frauen in der Binnenschifffahrt)

15:00 Uhr: „Die Zukunft der Binnenschifffahrt aus der Sicht der Akteure an Bord“ (Forschungsgruppe GTS/L, Universität Duisburg-Essen, Standort Duisburg)

Donnerstag, 22.05.03.

11:00 Uhr: „Die Bedeutung der Binnenwasser-Speditionen“ (Projektpartner: Verband Spedition und Logistik Nordrhein e.V.)

15:00 Uhr: „E-Business in der internationalen Binnenschifffahrt auf der Oder“ - Diskussion mit der Beteiligung von Herrn Prof. Dr. W. Paprocki und Frau Dr. Jana Pieriegud (Projektpartner: Warsaw School of Economics)

Freitag, 23.5.03

11:00 Uhr: Das neue BintraS“ - Einführung in die Nutzung der neuen Datenbanken (u.a. der Schleusen- und Wasserstraßendatenbank) des Binnenschifftransportsystems (Prof. Dr. Dankwart Danckwerts, Universität Duisburg-Essen, Standort Duisburg)

15:00 Uhr: „Frachtenbörsen – Alternative zur traditionellen Ladungsvergabe in der Binnenschifffahrt?“ (Projektpartner: Bundesverband der Selbstständigen, Abteilung Binnenschifffahrt BDS e.V.)

