

Steter Tropfen höhlt den Stein

Knapp 60 Airbus-Piloten haben an der Forschungsarbeit «Stress, Angst und Burnout» von Dr. Cornelia Nussle teilgenommen. Es zeigt sich, dass ein Grossteil unter ständigem, hohem Stress am Arbeitsplatz leidet. Dieser Stress greift einerseits auf das Privatleben über und führt andererseits zu hochgradigen Burnout-Symptomen.

Text: Dr. Cornelia Nussle

Warum sind Piloten so wertvoll für das Forschungsprojekt? Schweizer Piloten geniessen den Ruf, sehr überlegt und psychisch stabil zu sein, dies aufgrund der Rekrutierung, der Ausbildung und des fortschrittlichen Trainings. Es werden spezifische Persönlichkeitsfaktoren vorausgesetzt und trainiert, um in einem Notfall sachlich und richtig reagieren zu können. Die Forschungsarbeit zu «Stress, Angst und Burnout» hat zum Ziel, bezüglich der Persönlichkeitsfaktoren, die einem positiven Stresscoping zugrunde liegen, wissenschaftlich erhärtete Aussagen machen zu können. Die frühe Erkennung eines möglichen Risikopotenzials hinsichtlich Überforderung in Stresssituationen oder hinsichtlich Burnout-Risiko könnte ein weiterer Schritt sein. Sicherlich finden die Ergebnisse Widerhall in einer gezielten Personalentwicklung und - besonders wichtig im vorliegenden Kontext - in Massnahmen zum Gesundheitsschutz der Piloten.

Aufgabenbezogene Unterschiede

Die Daten der 58 Piloten können sich mit anderen Studienteilnehmern vergleichen lassen, die entweder im Berufs- oder Privatleben mit Stress umgehen müssen, wie zum Beispiel Einsatzleiter von Schutz- oder Rettungsorganisationen. Man erwartet von ihnen die gleiche Stressresistenz respektive eine sachliche und überlegte Lösungsfindung unter Stress, genauso wie bei den Piloten in einer Risikosituation. So sind die Daten beider Gruppen in den meisten Bereichen ganz ähnlich ausgeprägt, verweisen aber auch auf signifikante Unterschiede, die spezifisch Teil der jeweiligen Aufgabe und des Trainings sind. Beispielsweise neigen Piloten eher zur Aussage «Ich weiss, dass ich in Not-situationen generell sehr stark bin», während die Einsatzleiter der Aussage «Wenn ich mich für eine Handlungsweise entschieden habe, so bringt mich kaum etwas davon ab» den Vorzug geben.

In diesen Beispielen zeigen sich die unterschiedlichen Aufträge der beiden Gruppen: Piloten werden im Notfall - soweit es noch möglich ist - vom Boden geleitet. Primär müssen sie sich an Anweisungen und Guidelines halten. Sie sind aber auch darauf trainiert, vieles selbst zu bewältigen und ziemlich unabhängig zu sein. Die stete Antizipation möglicher Folgen von Handlungsweisen ist spürbar antrainiert. Die markant



«Es muss die Annahme getroffen werden, dass sich die beruflichen Arbeitsbelastungen wie Schlafentzug/Schlafmangel und fehlende Erholung negativ auf die Familie auswirken.»

höhere Ausprägung des Items «alles recht zu machen, um Vorwürfen zu entgehen» mag Ausdruck für die geforderte Anpassung an Anordnungen und Guidelines sein.

Die Einsatzleiter ihrerseits befinden sich in der Rolle derjenigen Person, die Entscheidungen trifft und beschlossene Handlungsweisen durchziehen muss, um Ordnung in multidimensionale Abläufe zu bringen. Die Einsatzleiter zeigen sich dementsprechend hartnäckiger bei der Lösungsfindung als Piloten. Wahrscheinlich hängt dies damit zusammen, dass für Aufgebote, in denen die Einsatzleiter zum Zug kommen, weniger Szenarien bereits entwickelt sind als für Probleme während eines Fluges.

Belastungssituation und Quellen von Belastung

Im demographischen Teil der Untersuchung wurde nach der Belastungssituation und den Auslösern von Stresssymptomen gefragt. Die Hälfte der Vergleichsgruppen gibt an, seit Jahren unter hoher Beanspruchung/Belastung zu stehen. 73 Prozent dieser hoch belasteten Personengruppe gehören zur Untergruppe der Piloten.

Trotz dieser alarmierenden Belastungen bei den Piloten sind Medikamente oder Aufputzmittel wie Amphetamine, ebenso Schlaf- und Beruhigungsmittel, vor und während des Flugdienstes tabu.

	Piloten (58 Personen)	Übrige (131 Personen)
Seit Jahren dauernde hohe Belastung	66%	51%
Aktuelle und vorübergehende Belastung	28%	25%
Keine Belastung	7%	24%
Übermässiger Stress im Beruf	72%	57%
Übermässiger Stress in der Familie	34%	30%

Tabelle 1: Übersicht der Belastungssituationen und Stressquellen von Piloten im Vergleich zu allen im Datenpool erfassten Personen.

Symptom (mindestens einmal pro Woche bis täglich)	% der Piloten
Ein- oder Durchschlafstörungen	65,5%
Sich angespannt fühlen oder ständig «auf dem Sprung sein»	55,1%
Leichte Ermüdbarkeit	51,7%
Reizbarkeit	48,3%
Ruhelosigkeit	34,5%
Keine Freude mehr an sonst interessanten Aktivitäten	31%
Sorge darüber, einer sehr nahe stehenden Person (die sich zwar nicht in Gefahr befindet) könnte etwas zugestossen sein	18,9%
Muskelspannung, Schmerzen oder Empfindlichkeiten	15,5%
Schwitzen oder kalte, feuchte Hände	12%
Finanzielle Sorgen ohne eigentlichen Grund	12%
Gefühl der Unsicherheit und Ohnmacht	10,2%

Tabelle 2: Symptomausprägung bei den befragten Piloten.

Von allen im aktuellen Datenpool erfassten 189 Personen beklagen sich 62 Prozent über übermässigen Stress im Beruf. Dies sind zugegebenermassen subjektive Einschätzungen und deshalb nur begrenzt aussagekräftig. Ein Aufteilen der Daten der Piloten im Vergleich zur Restgruppe des Datenpools zeigt jedoch das wahre Ausmass der ungleich höheren beruflichen Stressbelastung der Piloten. Die Tabelle 1 gibt die entsprechende Übersicht. Hierin tritt der frappante Unterschied klar hervor: 72 Prozent der Piloten sind von übermässigem Stress im Beruf betroffen, während dies nur 57 Prozent der übrigen Forschungsteilnehmenden angeben. Dieser Unterschied ist statistisch signifikant (siehe Tabelle 1).

Beim Vergleich unter den Teilnehmenden zeigt sich, dass Piloten unter vergleichsweise viel zu hoher beruflicher Stressbelastung stehen. Aber auch übermässiger Stress in der Familie wird von 34 Prozent der Piloten als symptomatisch angegeben. Im Vergleich zum Gesamtpool ist die Zahl zwar nicht auffällig, jedoch im Vergleich zur anderen Gruppe. Die Datenmenge ist leider zu klein, um statistische Zusammenhänge zwischen den Vergleichsgruppen berechnen zu können.

Die Studie ist auch nicht so angelegt, dass aufgrund der Daten eine wissenschaftlich erhärtete und sinnvolle Aussage zur Interaktion zwischen beruflichem und familiärem Stress gemacht werden kann. Es ist aber mit hoher Wahrscheinlichkeit davon auszugehen, dass der berufliche Stress bei den Piloten auf die Familie überschwappt. Auch wenn im Vergleich zu anderen Personen im Datenpool mehr Piloten Stress in der Familie als auslösenden Faktor angeben, so ist kaum denkbar, dass Piloten schlechtere Familienbeziehungen haben. Eher muss die Annahme getroffen werden, dass sich die beruflichen Arbeitsbelastungen wie Schlafentzug/Schlafmangel und fehlende Erholung zwischen den Arbeitsphasen, die zu den wirklichen Stressoren der Piloten zählen, negativ auf die Familie auswirken und im sozialen System Stress auslösen.

Diese Aussage wird erhärtet durch die Tatsache, dass private Sorgen nur bei 29 Prozent der Piloten Auslöser für Belastung sind. Das heisst, dass zwar die Familie den beruflichen Stress aufnimmt und widerspiegelt, aber eben nicht private Sorgen den Stress auslösen.

Stresssymptome bei Piloten

Beim Betrachten der Symptomliste der teilnehmenden Airbus-Piloten stechen ein paar markante Details hervor (siehe Tabelle 2): 65,5 Prozent der Piloten leiden mindestens einmal pro Woche oder gar täglich unter Ein- oder Durchschlafstörungen; 55,1 Prozent fühlen sich in demselben Zeitraum angespannt oder ständig auf dem Sprung, 51,7 Prozent ermüden schnell, 48,3 Prozent sind leicht reizbar und 34,5 Prozent fühlen sich ruhelos (siehe Tabelle 2).

Dies sind hochgradige Burnout-Symptome, und zwar von Burnout, der direkt mit den externen Belastungsfaktoren zusammenhängt. Dass solche sich auf die psychische Gesundheit auswirken und zu depressiver Symptomatik führen kann, ist kein Wunder: Über 30 Prozent

*«Schweizer Piloten
geniessen den Ruf, sehr
überlegt und psychisch
stabil zu sein.»*

Forschungsarbeit «Stress, Angst und Burnout»

Dieses Forschungsprojekt basiert auf einem innovativen Ansatz fernab von der aktuellen Mainstream-Forschung. Erste Erkenntnisse wurden bereits vor zehn Jahren wissenschaftlich belegt und seither in der Coaching-Praxis erfolgreich umgesetzt.

Die Forschungsarbeit wird von einem Psychologischen Institut der Universität Zürich begleitet. Es geht dabei um die Hauptfragestellung, ob persönliche Risikofaktoren für Burnout frühzeitig erfassbar sind. In der Nebenfragestellung wird ein systemtheoretisches Modell zu den Ursachen von Angst- und Panikstörungen sowie weiteren affektiven Störungen überprüft.

Die wichtigsten Ziele des Forschungsprojekts:

- Ein Instrumentarium, das ein individuelles Burnout-Risiko bereits in der Rekrutierungsphase aufzeigt respektive notwendige Massnahmen bei einem Burnout-Risiko auf Kaderebene rechtzeitig erkennt.
- Entscheidende Impulse für die Personalentwicklung, indem die Persönlichkeitsfaktoren bezeichnet werden können, die einen positiven Einfluss auf die Stressverarbeitung nehmen.

Damit sollen wichtige Impulse für das Coaching und die Prävention bei Stresserkrankungen gegeben werden.

der Piloten verlieren die Freude an sonst interessanten Tätigkeiten. Auch scheint das Vertrauen in den Selbstschutz nahe stehender Personen unter dem Stress zu leiden, geben doch fast 20 Prozent der Pilotengruppe an, dass sie sich schneller Sorgen um die Sicherheit von Bezugspersonen machen. Im unteren Tabellenteil finden sich Symptome, die eher zum Komplex der Angstreaktionen gehören. Im «Stress, Angst und Burnout-Konzept» steckt die Hypothese, dass Personen unter hohem Stress psychisch destabilisiert werden können und zum Beispiel latente Angststörungen an die Oberfläche gelangen.

Von Burnout betroffen

Burnout ist an sich keine klare klinische Diagnose. Sieben Personen der Pilotengruppe haben einen diagnostizierten oder selbst diagnostizierten Burnout. Die Einzelanalyse der entsprechenden Daten aus der Studie stützt diese Diagnosen voll und ganz. Wie hoch der reale Anteil an Piloten mit einem bereits offensichtlichen Burnout ist, kann leider nicht gesagt werden. Sicher ist, dass der Personenkreis, der sich auf die Studienteilnahme einlässt, Interesse am Thema hat. Demzufolge liegt der Anteil an betroffenen Personen höher, als im statistischen Mittel zu erwarten wäre. Dementsprechend ist anzunehmen, dass die vorliegenden Daten nicht repräsentativ für alle Piloten genom-

*«65,5 Prozent der Piloten
leiden mindestens einmal
pro Woche oder gar
täglich unter Ein- oder
Durchschlafstörungen.»*

men werden können. Die Untersuchung müsste auf die gesamte Pilotengruppe ausgedehnt werden, um das wirkliche Ausmass von Stresssymptomen und Burnout aufzeigen zu können. Aber die Aussage ist klar: Alle Teilnehmenden, die eine ärztliche Burnout-Diagnose haben oder die sich selbst als von Burnout betroffen einschätzen, haben allen Grund, sich Sorge zu tra-

gen respektive sich Sorge tragen zu lassen. Aussage zwei heisst: Trotz hoher beruflicher Belastung und nachweislichen Symptomen ist mehrheitlich eine hohe persönliche Stabilität vorhanden - diese sollte jedoch nicht überdehnt werden, denn: «Steter Tropfen höhlt den Stein». •



Dr. phil. Cornelia Nussle (geb. 1954) hat sich nach drei Semestern Grundstudium in Medizin innerhalb einer mehrjährigen Familienpause zur Mal- und Gestaltungs-therapeutin ausbilden lassen. Nach einigen Jahren der teilszeitlichen therapeutischen Berufs-

erfahrung nahm sie das Studium an der Universität Zürich auf, wo sie im Jahre 1998 den Abschluss in Psychologie, Neuropsychologie und Sonderpädagogik erlangte. Gleich darauf folgte ein mehrjähriger Lehrauftrag am Institut für Sonderpädagogik der Universität Zürich. 1999 gründete sie ihre eigene psychologische Beratungsfirma und ist seither für soziale Institutionen und für Unternehmen tätig. Parallel zur Erwerbstätigkeit promovierte Cornelia Nussle zum Thema «Professionalität und Qualität in Beratung und Therapie». Seit 2007 arbeitet sie am Forschungsprojekt zum Thema Stress/Burnout und der Entwicklung eines Instruments zur frühzeitigen Erfassung von individuellem Risikopotenzial.

Im Jahr 2008 verschob sie ihre Beratungsfirma psycon gmbh nach Rotkreuz, blieb aber dem Wohnort Mollis treu.

WINGS
AIRLINE BAR & LOUNGE

Ein Prozent unseres Umsatzes fliesst an
die Stiftung Kinderhilfe des Swissair-Personals.
www.swissair-kinderhilfe.ch

www.wings-lounge.ch