

Zum Beispiel SIMON: Er fängt um 05.40 Uhr mit der Arbeit an, von 8 bis 11.30 Uhr hat er Pause, um 11.30 nimmt er seine Arbeit wieder auf. Er hat, nach einer weiteren Pause zwischen 14.00 und 16.30 Uhr, um 19.00 Uhr Dienstschluss. Sein Arbeitstag zieht sich endlos hin: er dauert 13 Stunden mit zwei sehr langen Pausen, die er doch nicht richtig nutzen kann, da es zu nichts reicht. Insgesamt ist er während 14 Stunden weg.

ERNST jedoch beginnt seinen Tag um 05.45 Uhr, hat eine „kleine“ Pause zwischen 09.00 und 17.00 Uhr: er nimmt seinen Dienst um 17.00 wieder auf und arbeitet bis 20.30 Uhr. So hat er ausreichend Zeit, nach Hause zurück zu kehren, sich um Haushalt und Kinder zu kümmern und am Ende des Tages wieder arbeiten zu gehen. Auch er hat einen sehr langen Arbeitstag (von 05.45 bis 20.30, d.h. praktisch 15 Stunden!), bezahlt wird er jedoch nur für 6.45 Stunden Dienst, das ist weniger als ein normaler Arbeitstag. Laut Arbeitszeitgesetz (AZG) ist es dem Arbeitgeber vom Simon und Ernst erlaubt, sie während 6 Tagen in der Woche 42 Stunden arbeiten zu lassen. Sie müssen auch am Sonntag, an Weihnachten und Ostern arbeiten und das bis spät in die Nacht.

Das gleiche Gesetz erlaubt es auch, die Arbeit bezüglich Arbeitszeiten und Pausen sehr flexibel zu organisieren. So ist gesetzlich möglich, eine Dienstschicht² von 13, ja 14 Stunden zu haben, um in der gleichen Tour die Spitzenzeiten am Morgen, Mittag und Abend zu bewältigen. Die bezahlte Arbeitszeit dabei: 7 Stunden!

SIMON, ERNST, VINCENZO und die andern sind bei Ausübung ihres Berufes starken Belastungen ausgesetzt, das zeigt sich bei unserer Untersuchung ganz klar. Die Buschauffeure erleben oft Stresssituationen durch die Aggressivität von Kunden und andern Verkehrsteilnehmern. Auch Verspätungen aufgrund von hohem Verkehrsaufkommen sind sehr mühsam und nervig.

Das hat Auswirkungen auf ihre Gesundheit (Ruhezeiten und Mahlzeiten sind sehr oft verschoben). Das Familienleben und das soziale Umfeld kommen aus dem Tritt. Aus diesem Grund hat unsere Gewerkschaft beschlossen, die Kampagne zur Begrenzung der täglichen Arbeitszeit auf maximal 10 Stunden durchzuführen. Dies wird sowohl die Lebensqualität der Chauffeure verbessern, jedoch auch die Sicherheit der Benutzer. Eine indirekte Konsequenz wäre zudem, dass die Zahl der Kurse während der Randzeiten erhöht und somit das Angebot des öffentlichen Verkehrs verbessert werden.



Die Gewerkschaft des Verkehrspersonals (SEV) hat eine Umfrage¹ zur Gesundheit der Buschauffeure durchgeführt. Mehr als 80% der befragten Berufschauffeure gaben an, dass **ein Arbeitstag, der länger als 10 Stunden dauert, für sie sehr anstrengend und mühsam ist**. Eine grosse Anzahl der Befragten leidet unter Rückenproblemen, Appetit- und Schlaflosigkeit. Der SEV hat deshalb eine Kampagne lanciert zur Begrenzung der täglichen Arbeitszeit, die für Chauffeure heute bis zu 14 Stunden pro Tag liegen kann.



¹ DIE GESUNDHEIT DER BUSCHAUFFEURE – EINE UNTERSUCHUNG DER BRANCHE VPT BUS-GATU GEWERKSCHAFT DES VERKEHRS-PERSONALS (SEV) MAI 2011 ² DIE DIENSTSCHICHT IST DIE ZEITSPANNE ZWISCHEN DEM BEGINN UND DEM ENDE EINES ARBEITSTAGES. SIE BEINHÄLTET DIE EFFEKTIVE ARBEITSZEIT SOWIE DIE PAUSEN.

PRÄSENZ 13 STUNDEN

BEZAHLT 7 STUNDEN

