

# Gesundheit am Arbeitsplatz der Buschauffeure

Eine Umfrage der Branche Bus-GATU  
der Gewerkschaft des Verkehrspersonals SEV



Gewerkschaft  
des Verkehrspersonals

Syndicat du personnel  
des transports

Sindacato del personale  
dei trasporti



## Der Vorstand der Branche VPT Bus-GATU

Die GATU (Groupe autonome des employés des transports urbains) wurde in den neunziger Jahren von Buschauffeuren aus der Romandie gegründet. Diese Chauffeure waren Mitglieder des SEV, der sich damals vornehmlich um die Bahnmitarbeitenden kümmerte. Sie wollten, dass sich für die «Pneus» gewerkschaftlich mehr bewegt. Seit Januar 2010 ist die GATU zur Branche Bus des Unterverbands VPT des SEV geworden, welcher die Mitarbeitenden aller konzessionierter Unternehmungen organisiert. Seit seiner Reorganisation besteht der VPT aus den Branchen Bahn, Bus-GATU, Schifffahrt, Tourismus und Pensionierte.



*Die Vorstandsmitglieder der Branche Bus-GATU, die die Umfrage lanciert haben. Von links nach rechts: Peter Bernet, Lugano; Johan Pain, Lausanne; Ernst Rufener, Thun; Gilbert d'Alessandro, Fribourg und Vincent Leggiero, Genf.*

## Verdankungen

Für ihre Arbeit danken wir ganz herzlich Conny Chenaux, welche die Daten der Fragebogen der Romandie eingegeben hat, Sonja Heinichen die dasselbe für die deutsche Schweiz und das Tessin tat, sowie Alberto Cherubini und Henriette Schaffter für die redaktionelle Überarbeitung.

Genauso danken wir allen Buschauffeuren, welche sich die Zeit nahmen, den Fragebogen auszufüllen.

## **Vorwort**

Diese Umfrage ist ein Selbsthilfeprojekt. Busfahrer haben Kolleginnen und Kollegen befragt, wie es ihnen denn gesundheitlich eigentlich geht. Die Fragen, die sie ihren Kolleginnen und Kollegen gestellt haben, entspringen ihren eigenen Erfahrungen.

Es geht in dieser Umfrage weniger um wissenschaftliche Erkenntnisse und statistisch unumstössliche Wahrheiten. Es geht vielmehr um die subjektive Wahrnehmung einzelner Mitarbeitender einer Branche und darum, dass sich diese subjektive Wahrnehmung in der ganzen Schweiz gleicht. Dass ältere Busfahrer zwar andere Sorgen haben als jüngere, aber dass es innerhalb der Altersgruppen dieselben Sorgen sind, sei dies in Genf, im Berner Oberland oder in Lugano.

Diese Umfrage hat daher einen ganz besonderen Wert. Einmal zeigt sie auf, dass Busfahrer gewillt sind, ihre subjektiven Wahrnehmung dem Test zu unterziehen, ob andere, die dasselbe machen, auch so empfinden. Und was immer die Ergebnisse zeigen, eins zeigen sie auf alle Fälle: wenn Busfahrer andere Busfahrer befragen, stellen sie ganz offensichtlich die richtigen Fragen.

Die Busfahrer, die diese Umfrage gemacht haben, sind Mitglieder der Gewerkschaft SEV. Diese Gewerkschaft ist nun in der Pflicht, aus den Umfrageergebnissen die richtigen Schlüsse zu ziehen, diese zu kommunizieren und sie auch umzusetzen. Ich bin überzeugt: mit solchen Mitgliedern wird der SEV dazu in der Lage sein.

Barbara Spalinger, Vizepräsidentin SEV

## Warum diese Umfrage?

Die Gesundheit am Arbeitsplatz ist zuweilen das Stiefkind der gewerkschaftlichen Arbeit. Gewerkschaftsarbeit konzentriert sich auf die Verteidigung der sozialen Errungenschaften und auf Verbesserungen im Bereich Lohn und Arbeitszeit. Fragen der Gesundheit am Arbeitsplatz werden daher oft aus Zeitmangel und wegen fehlender Mittel hintangestellt.

Die gewerkschaftlichen Aktivisten des Vorstands SEV-GATU<sup>1</sup> (mittlerweile Vorstand der Branche Bus-GATU des Unterverbands VPT<sup>2</sup> SEV), die sich sehr engagiert gegen physische und verbale Aggressionen einsetzen, haben irgendwann festgestellt, dass diese breitere Auswirkungen auf die Gesundheit haben. Die nähere Beschäftigung mit dem Thema Gesundheit am Arbeitsplatz zeigte auch Tendenzen seitens der Unternehmen auf, Fehlzeiten am Arbeitsplatz mit offensiven Kontrollen zu begegnen und gesundheitlichen Problemen generell zu misstrauen.

Ein zusätzlicher Auslöser, sich mit der Thematik auseinander zu setzen, war ein europäisches Forum des Nahverkehrs in Bologna zum Thema Stress, an dem der Vorstand Bus-GATU 2008 teilgenommen hatte.

Ziel der Umfrage war nicht bloss, den gesundheitlichen Zustand der Buschauffeure zu erheben, sondern auch Grundlagen zu erarbeiten für die künftige Prioritätensetzung bei Verhandlungen, sowie um eine breite Diskussion über die Arbeitsbedingungen im öffentlichen Verkehr in Gang zu setzen. Die Erkenntnisse werden auch weiteren thematischen Kampagnen eine wertvolle Grundlage sein.

---

1 Die Vorstandsmitglieder SEV-GATU sind alles professionelle Chauffeure

2 Der Unterverband VPT mit über 11 000 Mitgliedern vereinigt insbesondere die Angestellten der städtischen und regionalen öffentlichen Verkehrsbetriebe.

## Umfragemethode

Um den Fragenbogen zu lancieren und die Relevanz der Fragen überprüfen zu können, wurde ein erster Test bei etwa zehn AktivistInnen vorgenommen, dessen Resultate hier nicht eingeflossen sind. Der definitive Fragebogen (s. Anhang) wurde zunächst im Frühling 2009 in der Romandie gestreut, dann auf Deutsch und Italienisch übersetzt. Die Umfrage fand somit im Laufe eines Jahres in zwei Phasen statt: zuerst in der französischen, anschliessend in der deutschen und italienischen Schweiz.

Die Fragebogen wurden in den einzelnen Unternehmungen jedem Busfahrer ausgehändigt oder in seinem persönlichen Fach deponiert. Zudem wurde anlässlich von gewerkschaftlichen Versammlungen auf die Wichtigkeit der Umfrage aufmerksam gemacht. Manche Fragebogen wurden bei diesen Gelegenheiten gleich vor Ort ausgefüllt.

Der Fragebogen umfasst vier Hauptthemen :

- Die Gesundheit (S. 9–17)
- Die Arbeiterschwernisse (S.18–26)
- Die Ergonomie (S. 27–32)
- Das Arbeitsklima (S. 33–36)

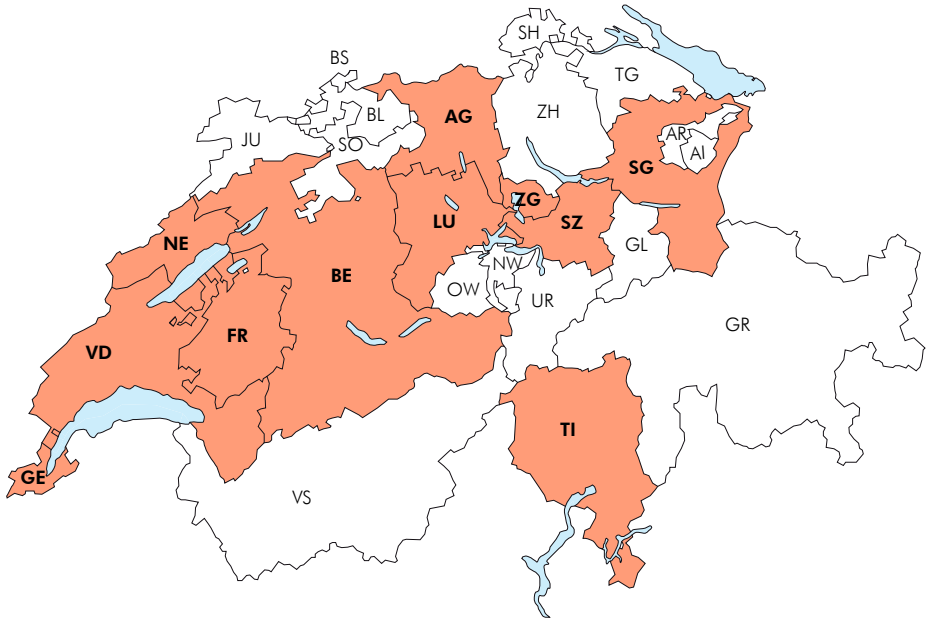
Die Antworten sind natürlich subjektiv gefärbt, aber dennoch real, sie spiegeln die Empfindungen und Wahrnehmungen der Busfahrer.

Die Umfrage erhebt daher weder einen Anspruch auf «Wissenschaftlichkeit» bezüglich Lebens- und Arbeitsbedingungen, noch darauf «medizinische» Daten zu liefern. Vielmehr will sie die Art und Häufigkeit gewisser Empfindungen der betroffenen Personen darstellen.

Es wurden 798 Fragebogen ausgewertet; rund zehn Personen haben darauf verzichtet, gewisse persönliche Angaben (Alter, Schulbildung, Ausbildung, Art der Beschäftigung) zu machen, wenngleich die Vertraulichkeit strikte gewährleistet war.

Wir haben die Antworten in Alterskategorien gegliedert, und zwar wie folgt: 23–35 Jahre / 36–45 Jahre / 46–55 Jahre / 56–65 Jahre. Es schien uns interessant, die Unterschiede in verschiedenen Altersgruppen bezüglich Gesundheit und Arbeiterschwernis darzustellen.

# Befragungsgebiet



© 2010. Office fédéral de topographie. Tous droits réservés

© 2010. Bundesamt für Landestopografie. Alle Rechte vorbehalten

Abbildung 1

Die Kantone, aus welchen wir Antworten erhalten haben, sind farbig markiert. In diesem Zusammenhang weisen wir darauf hin, dass die Mitarbeitenden der Verkehrsbetriebe von Basel, Bern und Zürich nicht beim SEV organisiert sind.

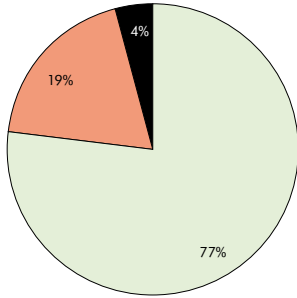


Abbildung 2

## Schulbildung

77% der antwortenden Personen haben die obligatorische Schule absolviert, 19% eine weiterführende Schule (Mittelschule, Gymnasium).

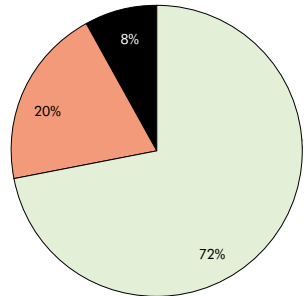
Da die einzelnen Kantone unterschiedliche Schulsysteme haben, wurde nicht zwischen Primar- und Sekundarschule unterschieden.

- obligatorische Schule
- weiterführende Schule
- keine Angaben

## Berufsausbildung

72% der Befragten haben eine Lehre gemacht, bevor sie Chauffeure wurden. Zu beachten ist, dass in der Schweiz immer noch keine geregelte Ausbildung oder Lehre für Busfahrende im öffentlichen Verkehr existiert.

Die Chauffeurzulassungsverordnung (CZV), eine Übernahme der europäischen Richtlinie 2003/59, enthält Bestimmungen über die Grundqualifikation und Weiterbildung von Chauffeuren im Waren- und Personentransport. Sie schreibt für Berufschauffeure eine obligatorische Weiterbildung von 35 Stunden innerhalb von 5 Jahren vor.



- Lehre
- keine Lehre
- keine Angaben

Abbildung 3

## Alter der Befragten

78% der Befragten sind zwischen 45 und 65 Jahre alt, was auch der Altersstruktur der gewerkschaftlich organisierten Chauffeure entspricht. Zudem zeigt dieses Resultat empirisch, dass auch in den öffentlichen Nahverkehrsunternehmen das Durchschnittsalter eher hoch ist.

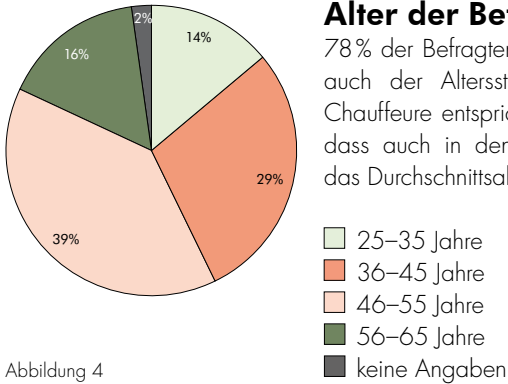


Abbildung 4

## Aufteilung der Geschlechter

Die grosse Mehrheit der Befragten (94%) sind Männer. Dieses Verhältnis entspricht der Realität in den Unternehmen, in denen die Busbeförderung noch eine klare Männerbastion ist.

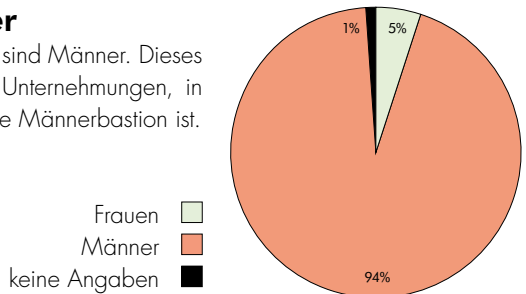


Abbildung 5

## Auswertung der Umfrageresultate

Die Auswertung widerspiegelt die Gesamtheit der Informationen, die der Umfrage zu entnehmen waren. Um die Ergebnisse etwas zu illustrieren, wurden sie mit Aussagen einzelner Busfahrer angereichert, die anlässlich von gewerkschaftlichen Versammlungen gemacht wurden.



## Gesundheit nach Altersgruppen

Gemäss der Weltgesundheitsorganisation (WHO) ist «Gesundheit ein Zustand des vollständigen physischen, mentalen und sozialen Wohlbefindens und besteht nicht nur in der Abwesenheit einer Krankheit oder eines Gebrechens».

### Gesundheit 23–35 Jahre

Zur Frage «Verspüren Sie mindestens einmal pro Monat gesundheitliche Probleme?» stellen wir bei allen Altersgruppen fest, dass mindestens die Hälfte der Befragten unter einer ungewöhnlichen Müdigkeit, sowie Schulter- und Rückenschmerzen litten.

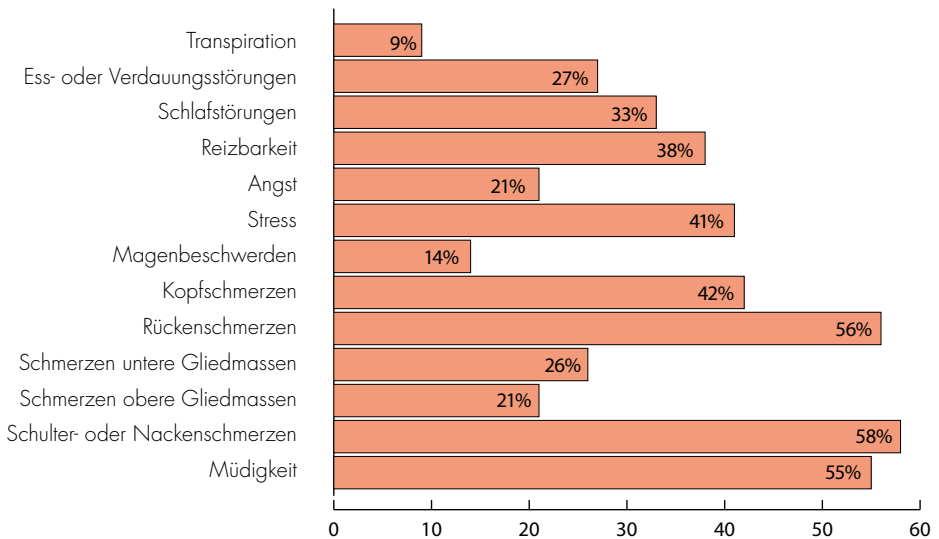


Abbildung 6

## Gesundheit 36–45 Jahre

Eine von vier Personen klagt über Ess- oder Verdauungsbeschwerden. Dies erklärt sich mit den Arbeitseinsätzen, insbesondere den Schichtwechsellern und der weit verbreiteten Rückwärtsrotation (spät/mittel/früh), welche bewirkt, dass jemand immer weniger vom Tag hat, was von Ergonomen kritisiert wird. Dieses Phänomen findet sich bei unregelmäßig Arbeitenden aller Branchen.

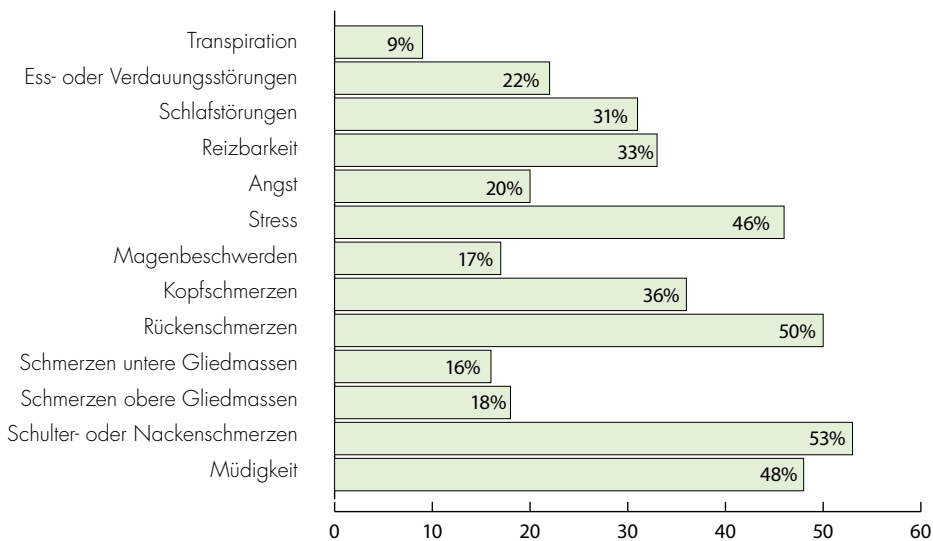


Abbildung 7

## Gesundheit 46–55 Jahre

Eine Person von fünfem beklagt mindestens einmal monatlich Angstgefühle oder Angstzustände. Anlässlich gewerkschaftlicher Versammlungen erläuterten viele Kollegen, dass dies bestimmte Arbeitstage betrifft. Die gefürchtetsten Arbeitstouren sind in den Nächten von Freitag und Samstag sowie die Nachtbusse («Pyjambus» «Noctambus», etc.) Die Busfahrer fürchten hier das Verhalten stark angetrunkener Personen und fordern verstärkte personelle Präsenz auf diesen Touren, um schwierigen Situationen nicht alleine entgegentreten zu müssen, und damit die notwendige Fahrkonzentration erhalten bleibt. Je älter die Chauffeure sind, desto mehr leiden sie zudem auch unter Schlafstörungen.

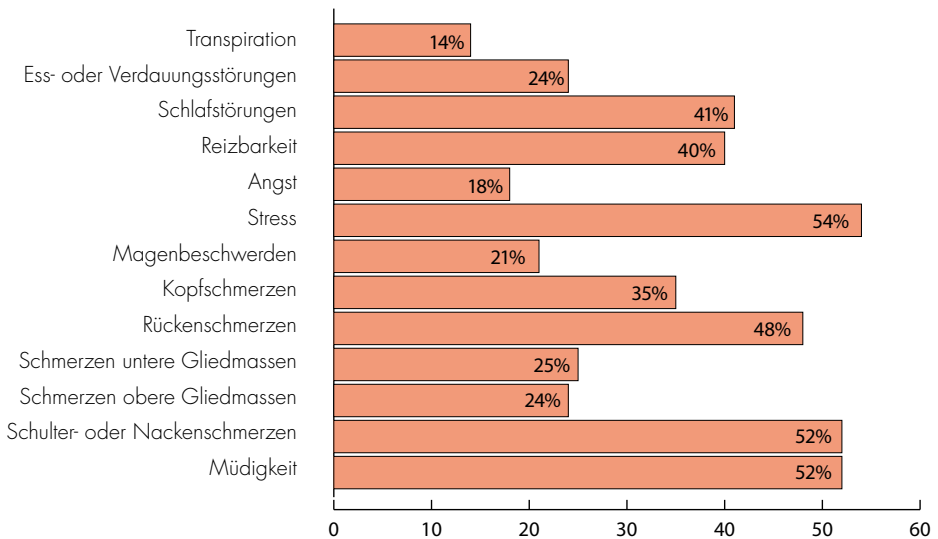


Abbildung 8

## Gesundheit 56–65 Jahre

Nicht ganz die Hälfte der Befragten leidet unter Stress an der Arbeit. Nach Rüegegger<sup>3</sup> ist Stress ein Spannungszustand der ständigen und unangenehmen Erregung, der aus einer Anforderung oder Aufgabe resultiert, von der die betroffene Person nicht weiss, ob sie sie meistert. Wenn eine Person sich bei der Arbeit einsetzt und anstrengt, um zu zeigen, dass sie wichtig und unverzichtbar ist, wird dies nicht als Stress gewertet. Stress wird als etwas Negatives verstanden .

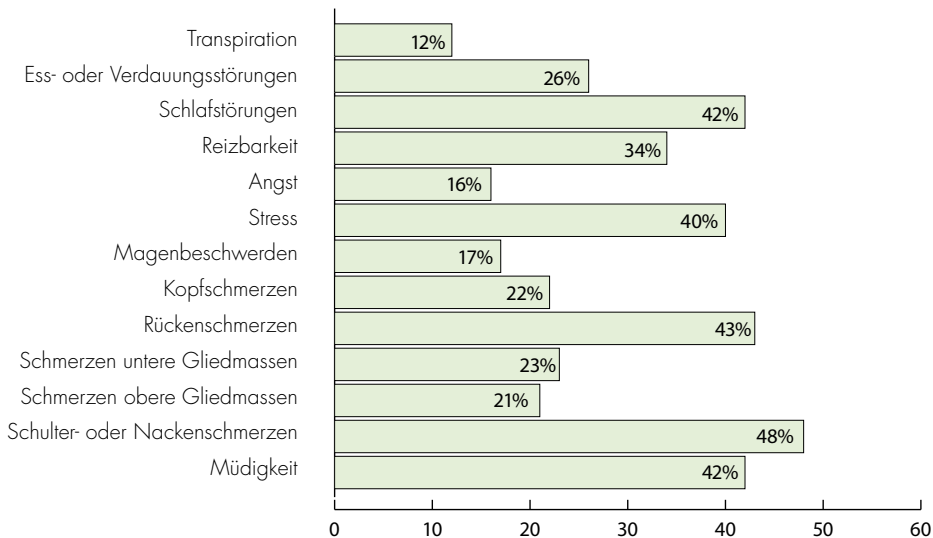


Abbildung 9

Stress äussert sich durch:

- Beschwerden über Zeitmangel und Arbeitsanfall;
- Überdurchschnittliche Fehlzeiten, Schlafstörungen, Verdauungsbeschwerden, Übelkeit, Kopfschmerzen, etc.;
- Erhöhte Unfallhäufigkeit, vermehrte Vorfälle und Betriebsstörungen;
- Angespanntes Arbeitsklima, geprägt durch Ungeduld und Irritation.

Die Gruppe im Alter zwischen 46 und 55 scheint am sensibelsten auf Stress zu reagieren, mehr als die Hälfte der Befragten (54%) gibt an, darunter zu leiden.

Das häufigste Leiden sind Muskelschmerzen. Die arbeitsbedingte muskuloskeletale Belastung greift Muskeln, Gelenke, Sehnen, Bänder, Nerven und die lokale Durchblutung an. Namentlich im Rückenbereich, im Nacken, in den Schultern sowie oberen und unteren Gliedmassen führt dies zu Schmerzen, Unbehagen und betäubenden und prickelnden Gefühlen. Diese Störungen werden durch Belastungen verursacht, wie wiederholte Bewegungen der Arme und Hände, unbequeme und schmerzhaft Körperhaltung, sowie vom Transportieren und Schleppen schwerer Lasten.

Es bestehen allerdings wesentliche Unterschiede in den Berufs- und Altersgruppen.

Im Allgemeinen hängt das Auftretensrisiko einer solchen Krankheit mit physischen, organisatorischen und psychosozialen Faktoren zusammen, aber auch mit der Selbstständigkeit der Arbeit und der Arbeitszufriedenheit.

2005 haben sich 18%, also fast ein Fünftel der gesamten aktiven Bevölkerung über Rückenschmerzen und 13% – ein Achtel – über Muskelschmerzen im Schulter- und Nackenbereich beklagt, welche der Arbeit zuzuschreiben sind. Folgen dieser Schmerzen sind der Verlust der Lebensfreude und in gewissen Fällen gar Lohn- und Arbeitsausfälle. Die Absenzen wegen muskuloskelettalen Schmerzen belasten die Unternehmen und die Schweizer Wirtschaft mit einem Betrag von 2,5 bis 3 Milliarden Franken pro Jahr.

58% der 25–35-jährigen Busfahrer leiden mindestens einmal monatlich unter Muskelschmerzen in Schultern oder Nacken, bei den 36–45-jährigen sind es 53%, bei den 46–55-jährigen 52% und 48% bei den 56–65-jährigen. Bei Rückenschmerzen zeigt sich praktisch eine identische Verteilung. Dies zeigt sich auch in der Bedeutung, welche die Be-

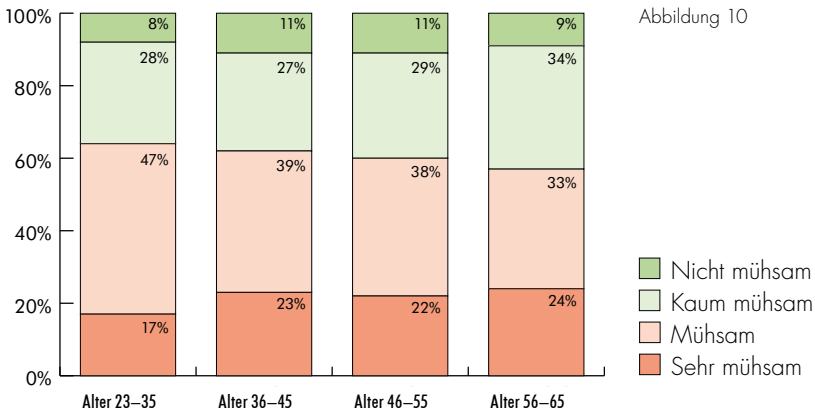
fragten der Sitzqualität zumessen (80% bewerten die Sitzqualität als sehr wichtig, s. Abbildung 22).

## Stressfaktoren

Anlässlich einer gewerkschaftlichen Versammlung<sup>5</sup> wurden Äusserungen zu den einzelnen Stressfaktoren<sup>6</sup> gemacht, welche uns als Kommentare für die vier folgenden Graphiken dienen.

## Aggressionen der Passagiere

«Wenn ich immer gestresst am Steuer sitzen würde, könnte ich nicht arbeiten. Was mich vor allem stresst, ist eine Auseinandersetzung mit einem aggressiven, häufig alkoholisierten Passagier. Dies geschieht am Wochenende immer öfter».



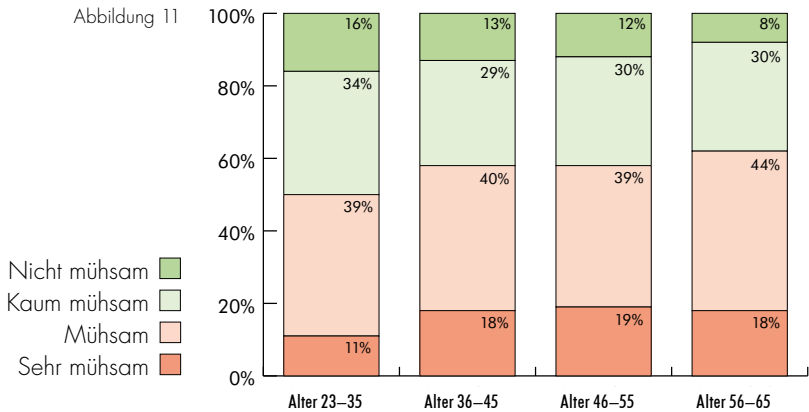
<sup>5</sup> Versammlung vom 7. März 2008 in Gruyères.

<sup>6</sup> Alberto Cherubini, «L'Événement syndical», 19. März 2008, S. 12–13

## Diensteilung und Verspätungen

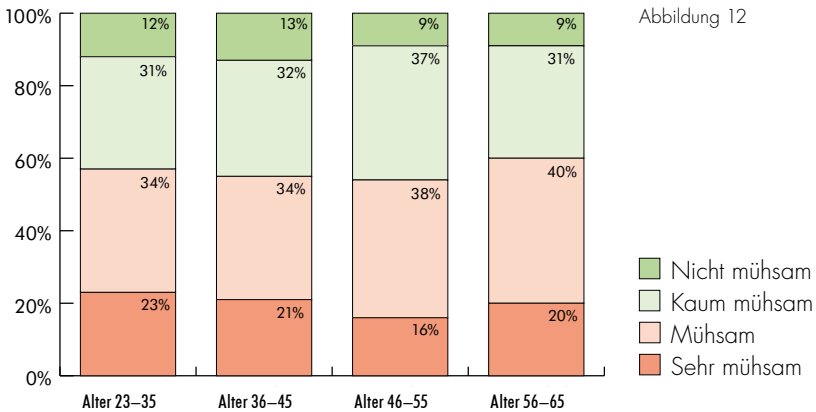
«Meine Dienste stressen mich nicht nur, sie zerstören mein Sozialleben. Ich habe nur alle fünf Wochen zwei Tage hintereinander frei!»

«Die engen Fahrpläne für die Busse setzen uns unter Druck.»



## Verkehrsstörungen

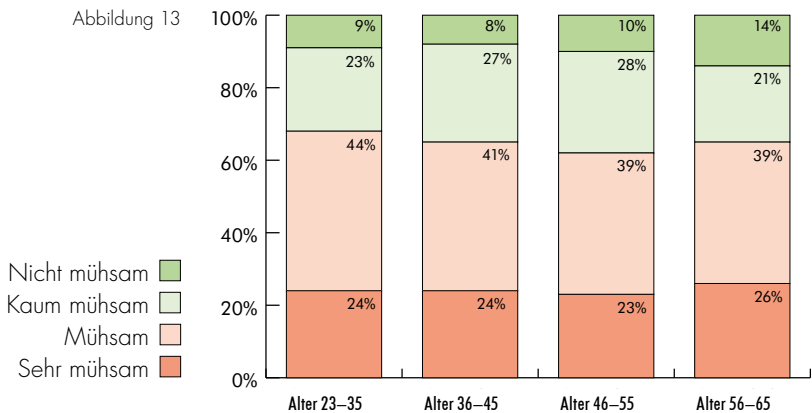
«Die Arbeitsstunden, der Verkehr, die mangelnde Höflichkeit gewisser Kunden, usw. tragen dazu bei, dass unser Beruf extrem stressig ist. Es gibt Momente, während denen der Bus unter Strom steht, dies geschieht während der Stosszeiten. In Genf sind diese Stosszeiten manchmal die Hölle. Wenn man unerwartet bremsen muss wegen eines Fussgängers, der – womöglich noch mit Kopfhörer auf – ohne vorher zu schauen ganz plötzlich die Strasse überquert, dann motzen die Kunden im Bus. In diesen Momenten fühle ich mich alleine gelassen.»





## Aggression der anderen Verkehrsteilnehmer

«Der Verkauf der Fahrscheine stresst uns. An den Haltestellen müssen wir die Bilete für die Kunden ausstellen, die keine haben. Das Ausgabegerät neben uns ist extrem langsam. Während der Prozedur kann man im Rückspiegel sehen, wie sich die Kunden aufregen, weil sie um Ihre Verbindung am Bahnhof fürchten. Und wenn man aus dem Fenster schaut, kann man die gereizten Autofahrer sehen, weil man den Verkehr mit dem Bus blockiert.»



Serge Volkoff<sup>7</sup> gibt verschiedene Definitionen des Begriffs Arbeiterschwernisse (pénibilité au travail). Die einfachste Definition könnte dabei sein «Alles, was dazu beiträgt, dass jemand seine Arbeit als beschwerlich empfindet». Diese Definition ist sehr weit gefasst und bezieht sich auf die Wahrnehmungen und Empfindungen der betreffenden Person in jeglicher Hinsicht: physisch, mental, psychisch, auf der Beziehungsebene etc. In diesem Sinne steht die Arbeiterschwernisse in einem Zusammenhang mit den arbeitsbedingten und anderen gesundheitlichen Problemen der Chauffeure. Die Gesundheit des Einzelnen, die Dienstpläne, die Anzahl Fahrerstellen, die Aufgabenkompatibilität können als Arbeiterschwernisse empfunden werden und bis hin zur Dienstunfähigkeit führen.

In der Umfrage wurden Arbeiterschwernisse anhand von zwölf Punkten abgefragt:

- Aggressionen der Passagiere (Abbildung 10)
- Verspätungen auf den Fahrplan (Abbildung 11)
- Verkehrsstörungen (Abbildung 12)
- Aggressionen der anderen Verkehrsteilnehmer (Abbildung 13)
- Nachtarbeit ab 22h (Abbildung 14)
- Abendarbeit ab 18h (Abbildung 15)
- Sonntagsarbeit (Abbildung 16)
- Verkehrsbedingungen (Abbildung 17)
- Verhalten der Velofahrer (Abbildung 18)
- Länger als vier Stunden am Steuer (Abbildung 19)
- Lange Zeitabschnitte ohne Toilettenzugang (Abbildung 20)
- Dienstschicht über zehn Stunden hinaus<sup>8</sup> (Abbildung 21)

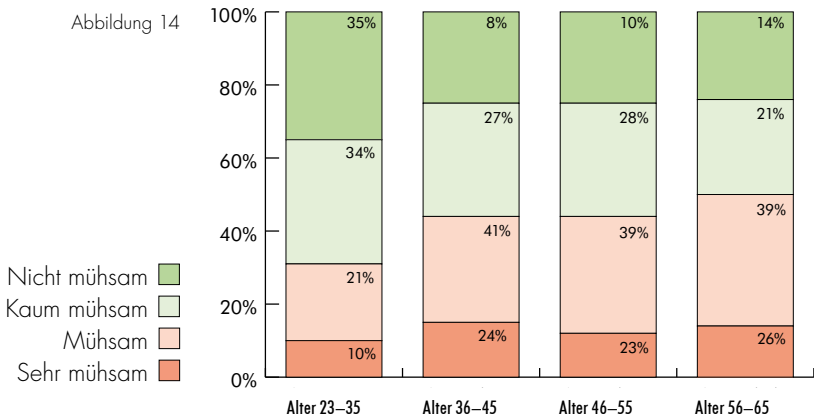
---

<sup>7</sup> Serge Volkoff, Statistiker und Ergonom, arbeitet beim INSEE (Institut national de la statistique et des études ergonomiques) und ist Forschungsleiter beim CEE (Centre d'études de l'emploi). Er war verantwortlich für die Studien zur Arbeitssituation, welche durch das französische Arbeitsministerium durchgeführt wurden. Der Schwerpunkt lag dabei in der Vereinigung statistischer und ergonomischer Methoden, insbesondere auf dem Gebiet des Alterwerdens bei der Arbeit. Seit 1991 leitet er das Forschungszentrum für Alter und Arbeit, dem diverse Ministerien, Unternehmen und Universitäten angegliedert sind. Er hat als Experte im Conseil d'Orientation des Retraites Einsitz.

<sup>8</sup> Die Dauer der Dienstschicht umfasst die Arbeitszeit plus die Pausen (Arbeitszeitgesetz, Art.6)

## Nachtarbeit (ab 22 Uhr)

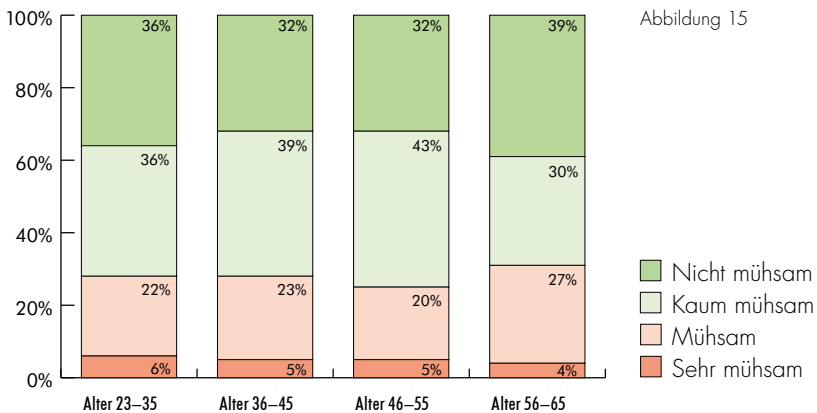
Die Hälfte der Befragten über 56 halten die Nachtarbeit für mühsam. 42% von ihnen klagten über Schlafstörungen<sup>9</sup> und über ungewöhnliche Müdigkeit. Sie haben Schwierigkeiten, zu genügend Schlaf zu kommen und arbeiten nicht gerne in der Nacht, was durch Gefühle der Unsicherheit noch verstärkt wird. Auf der anderen Seite ist «nur» ein kleines Drittel der Jüngeren (25–35 Jahre), das die Nachtarbeit als mühsam oder sehr mühsam empfindet. Junge Menschen erholen sich schneller als ältere und die Nachtzulage ist sicher auch ein Motivator für Nachtarbeit.



<sup>9</sup> vgl. Abbildungen 6, 7, 8 und 9 zu den Schlafstörungen

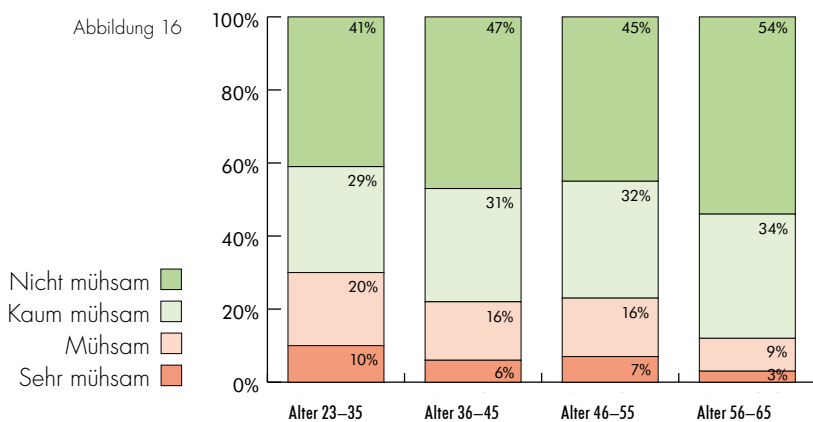
## Abendarbeit (ab 18 Uhr)

Die Aussicht auf eine Verringerung des Verkehrsaufkommens gegen 19h erklärt, dass zwei Drittel der Befragten die Abendarbeit nicht als mühsam empfinden, wengleich sie gesellschaftliche Aktivitäten verhindert.



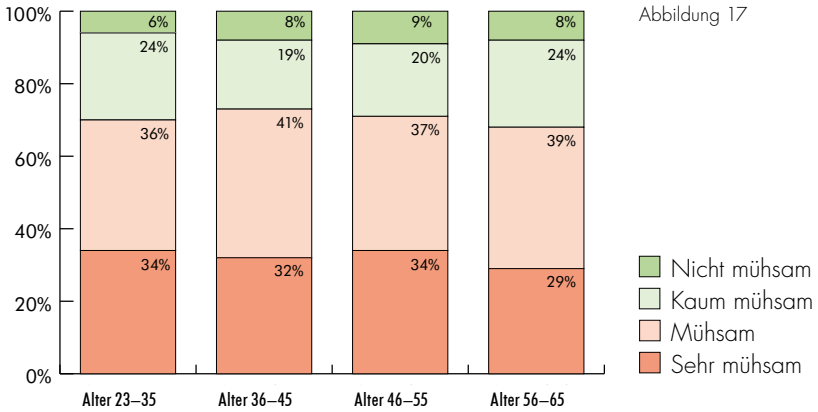
## Sonntagsarbeit

Etwas weniger als ein Drittel der jüngsten Befragungsteilnehmer bewerten die Sonntagsarbeit als mühsam und 10% als sehr mühsam. Dies hängt sicher mit dem Sozialleben zusammen. Am einem Tag arbeiten zu müssen, der traditionellerweise der Familie und den Kindern gehört, wird oft nicht leicht genommen. Die Unzufriedenheit wäre wohl deutlich höher ohne Sonntagszulage. Im Gegensatz dazu schätzen die Älteren es sichtlich, an einem Tag arbeiten zu können, an welchem die Verkehrsverhältnisse angenehmer sind (weniger dicht und ruhiger).



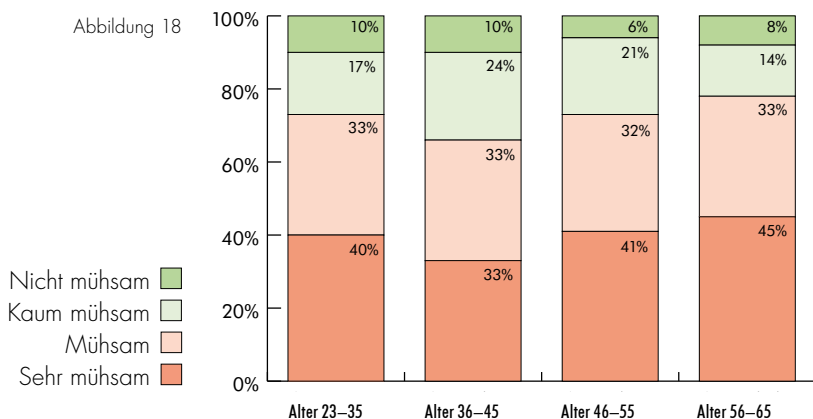
# Verkehrsbedingungen

In schöner Übereinstimmung schätzen beinahe drei Viertel der Befragten die Verkehrsverhältnisse als schwierig ein.



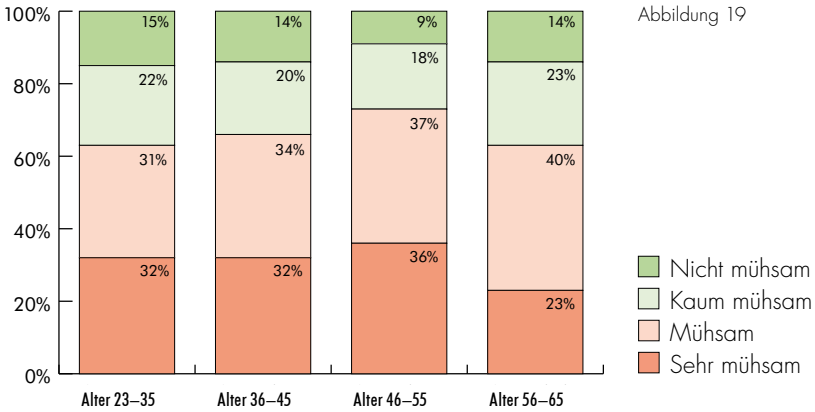
## Verhalten der Velofahrer

«Die Konzentration ist wichtig. Jemand der ununterbrochen sinniert oder träumt darf nicht Tramfahrer werden. Denn es kommt von allen Seiten: Autos, Velos, Fussgänger. Alles eine Frage der Reaktion. Im Moment, in dem du die Notbremse ziehst, kannst du nichts mehr machen, als zuschauen. Der Bremsweg ist zwei bis drei Mal länger als für ein Auto, das hängt von der gefahrenen Geschwindigkeit, dem Zustand des Gleises und dem Wetter ab. Das Schlimmste sind diese kleinen Sprühregen, die machen die Gleise rutschig.»



# Mehr als vier Stunden am Steuer

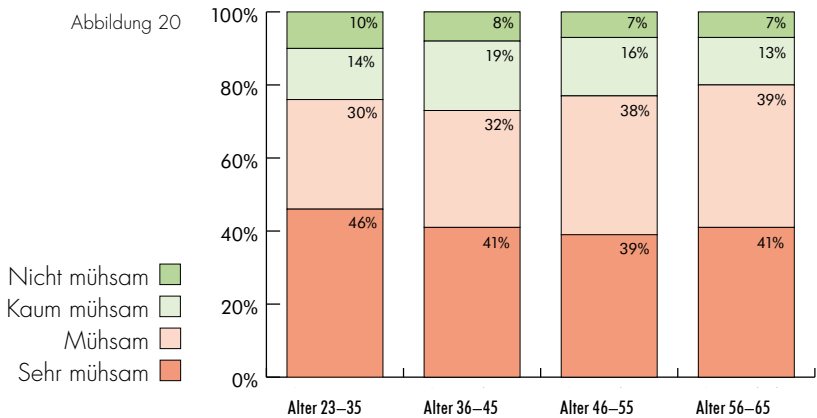
Wenn zwei Drittel der Chauffeure es als mühsam empfinden, mehr als vier Stunden am Steuer zu sitzen, hat dies sicher einen Zusammenhang mit dem Umstand, während längerer Zeitspannen keine Toilette aufsuchen zu können.





## Lange Zeitabschnitte ohne Toilettenzugang

Immer öfter werden die Zeiten an den Endhaltestellen beschnitten. Verspätungen aufgrund der Verkehrssituation werden daher als mühsam empfunden<sup>10</sup>, da sie keine Erholungszeit mehr erlauben und die Möglichkeit einschränken, Toiletten zu besuchen. Darüber hinaus sind Verspätungen im Fahrplan auch ein Stressfaktor<sup>11</sup>.



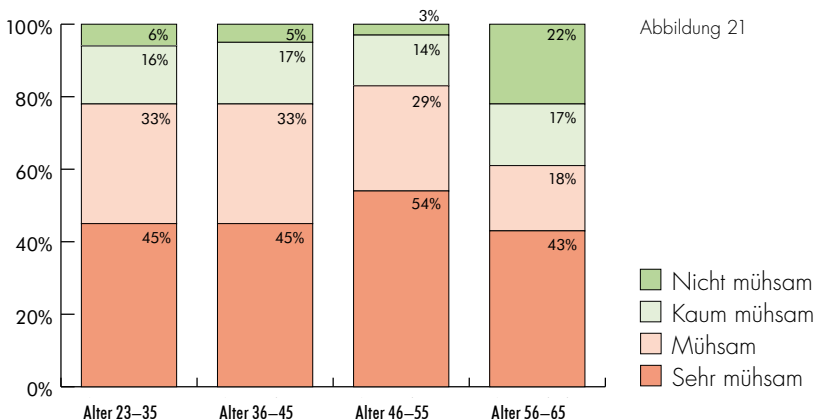
<sup>10</sup> vgl. Abbildung 17

<sup>11</sup> vgl. Abbildung 11

## Dienstschichten über zehn Stunden

Die Dienstschicht ist die Zeit zwischen Arbeitsantritt und Arbeitsende und beinhaltet die faktische Arbeitszeit sowie die Pausen.

In den Altersgruppen von 23–55 empfinden acht von zehn Befragten eine Dienstschicht von über zehn Stunden als mühsam und bei der Altersgruppe 46–55 findet es sogar jeder Zweite sehr mühsam. Über zehn Stunden täglich dem Arbeitgeber zur Verfügung zu stehen hat starke Auswirkungen auf das Leben der Angestellten (Schwierigkeiten, bei Sportvereinen mitzumachen, Verbands- und Vereinsleben praktisch unmöglich, starke Beeinträchtigung des Familienlebens). Die ältesten der Befragten sind am wenigsten kritisch gegenüber langen Dienstschichten. Sie haben die Problematiken oft verinnerlicht und organisieren ihr Sozialleben während langer Pausen, vorab im Regionalverkehr, bei dem es abgegrenzte, ruhige Zeiten gibt.



## Ergonomie

Der Rat der IEA (International Ergonomics Association) hat im August 2000 eine offizielle Definition der Ergonomie verabschiedet:

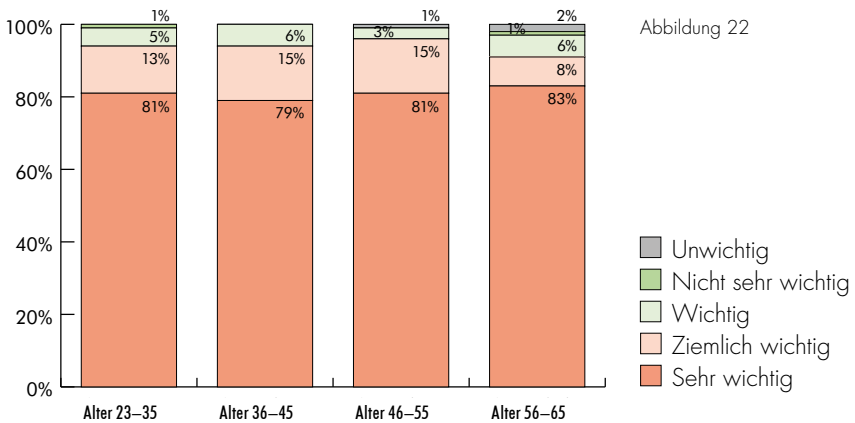
«Die Ergonomie (oder der menschliche Faktor) ist eine wissenschaftliche Disziplin, die auf das Verständnis der Interaktion zwischen Menschen und den anderen Komponenten eines Systems abzielt und deren Umsetzung in der Anwendung von Theorien, Prinzipien, Daten und Methoden besteht, welche das menschliche Wohlbefinden und die Systemeffizienz optimieren».

Die Befragten haben auf einer Skala von 1 bis 5 (1=unwichtig, 5=sehr wichtig) angegeben, welche Themen in ihrem beruflichen Umfeld von ergonomischer Bedeutung sind. Die Fragen bezogen sich auf folgende Themen:

- Die Qualität des Sitzes (Abbildung 22)
- Anordnung und Bedienung der Fahrinstrumente (Abbildung 23)
- Abschiessen der Fahrkabine (Abbildung 24)
- Schliessen der vorderen Tür (Abbildung 25)
- Zugluft (Abbildung 26)
- Lärm im Inneren des Fahrzeugs (Abbildung 27)
- Belüftung – Klimatisierung (Abbildung 28)

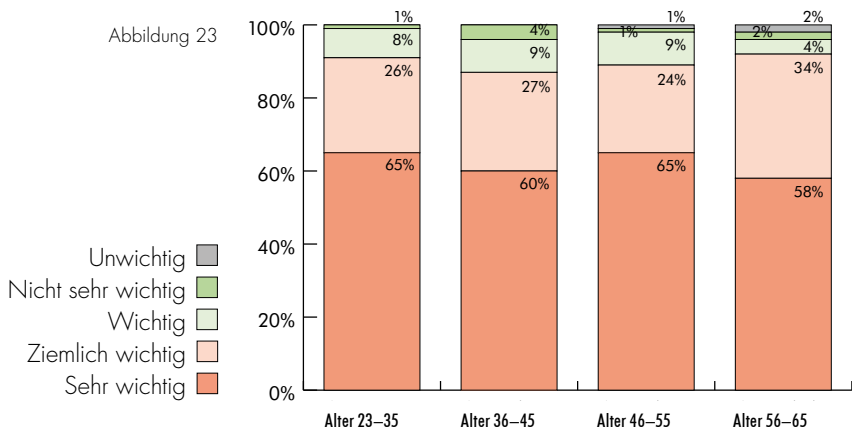
## Die Qualität des Sitzes

Wie bereits im Kapitel Gesundheit erwähnt, leiden mehr als die Hälfte der Busfahrer mindestens einmal pro Monat an Rückenschmerzen. Es ist daher nicht erstaunlich, dass die Qualität des Sitzes als sehr wichtig empfunden wird (80%), vor allem auch, weil viele Fahrer oft mehr als drei aufeinanderfolgende Stunden fahren müssen, ohne den Führerstand verlassen zu können.



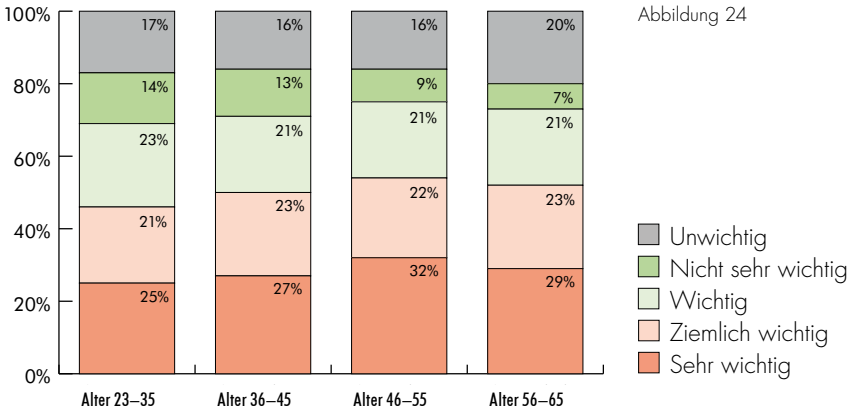
## Anordnung und Bedienung der Fahrinstrumente

Dieselbe Feststellung, wie jene für die Sitzqualität, lässt sich auch bezüglich Anordnung und Bedienung der Fahrinstrumente machen.

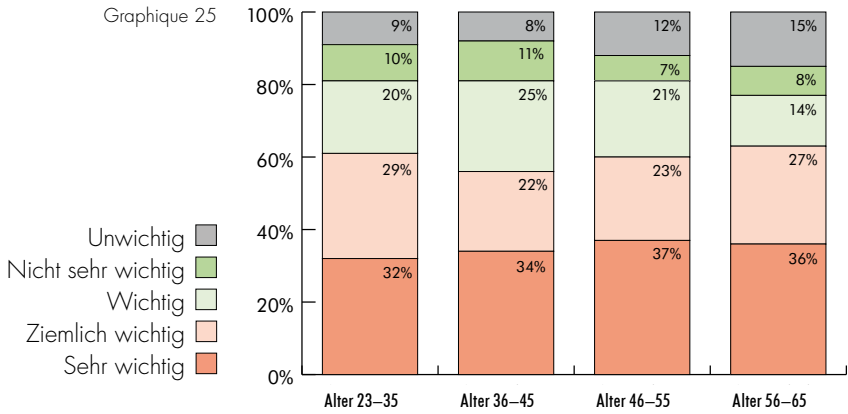


# Abschliessen der Fahrkabine

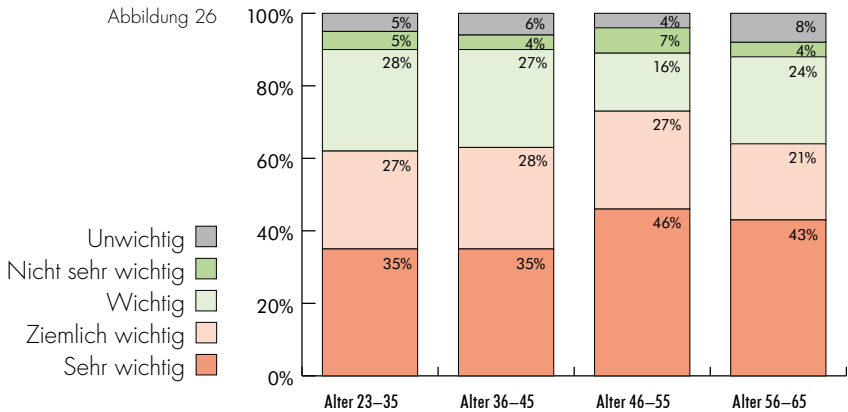
In den letzten Jahren gab es eine breite Diskussion zum Thema Abschliessbarkeit der Fahrkabine, dies als Folge der Aggressionen von Fahrgästen, denen auch Buschauffeure zunehmend zum Opfer fallen. Die knappe Hälfte der Befragten erachtet eine Abschliessbarkeit als wichtig oder sehr wichtig, um Arbeiterschwernisse (Durchzug, Lärm, Gewalt) auszuschliessen. Die grössere Mehrheit würde die Abschottung vor den Fahrgästen bedauern. Zu beachten ist hier, dass es bei den Regionalverkehrsunternehmen, welche ihre Fahrscheine direkt im Fahrzeug verkaufen, gar nicht möglich ist, die Fahrkabinen abzuschliessen. Das gilt ebenfalls für die Schliessung der vorderen Tür.



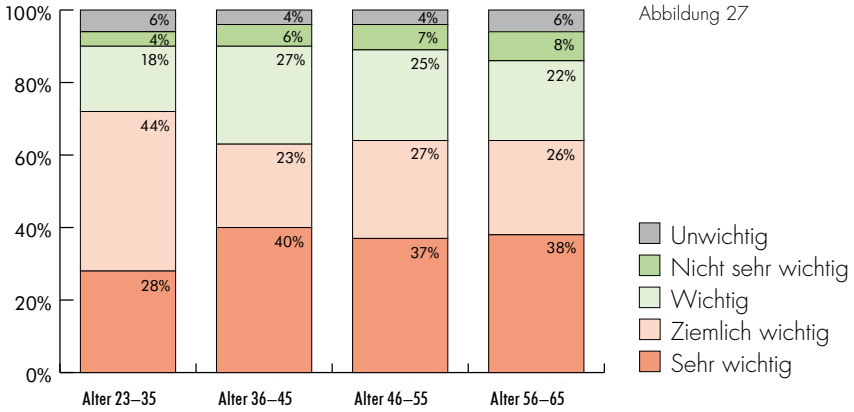
## Schliessung der vorderen Tür



## Zugluft

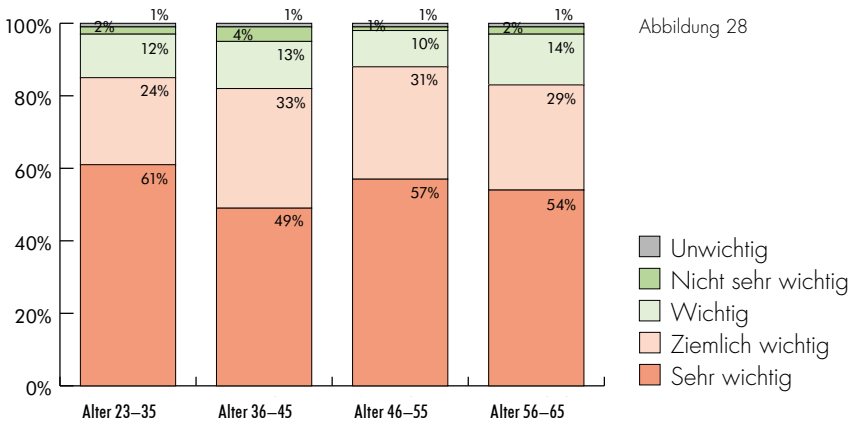


# Lärm im Inneren des Fahrzeugs



# Belüftung - Klimatisierung

Belüftung und Klimatisierung werden für den Fahrkomfort als wichtig erachtet. Die jüngeren Busfahrer (23–35 Jahre) stufen die Wichtigkeit der Klimatisierung höher ein als die älteren.



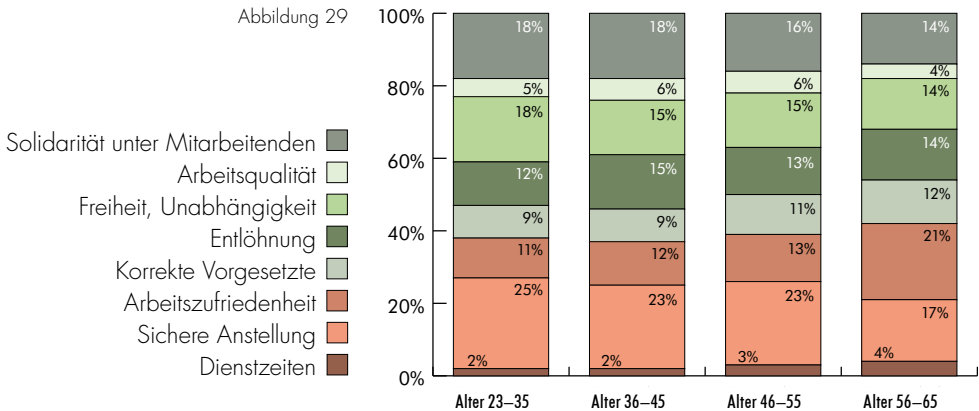


## Was läuft gut ?

Die Chauffeure konnten drei positive Elemente ihrer Arbeit benennen. Dabei steht die sichere Anstellung an vorderster Stelle, was dadurch erklärbar ist, dass die Umfrage zur Zeit der Finanzkrise durchgeführt wurde, als die Angestellten des öffentlichen Verkehrs miterlebten, wie ihre Kollegen aus privaten Sektoren ihre Stellen verloren. Die ältesten Befragten sind die zufriedensten mit ihrer Arbeit. Die Freiheit und Unabhängigkeit wird oft hervorgehoben, auch wenn die Arbeit stärker normiert, die Fahrpläne enger, und Interventionen und Kontrollen der Leitstellen in den grossen Städten zugenommen haben.

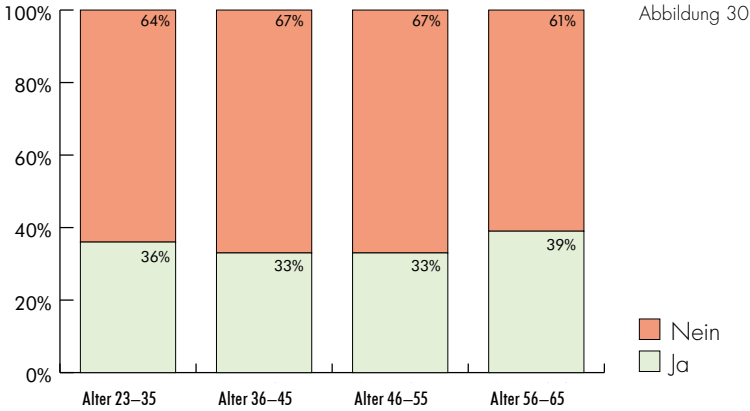
Als erfreulicher Umstand ist zu nennen, dass trotz der als einsam verschrienen Arbeit viele der Befragten die Kollegialität und Solidarität untereinander als positiven Punkt hervorheben. Daran hat die gewerkschaftliche Tätigkeit zweifellos ihren Anteil. Im Gegensatz dazu sind nur wenige der Befragten mit ihren Arbeitsstunden und Dienstplänen zufrieden.

Abbildung 29



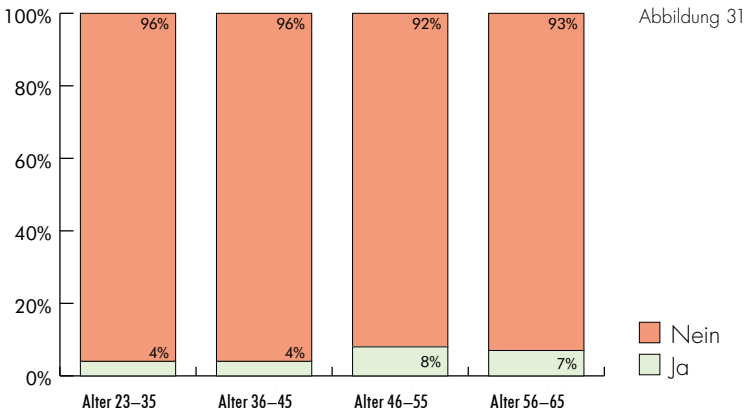
## Mussten sie in diesem Jahr aus gesundheitlichen Gründen der Arbeit fernbleiben?

Ein Drittel der Befragten gibt an, mindestens ein Mal aus gesundheitlichen Gründen der Arbeit ferngeblieben zu sein.



## Haben sie schon einmal einen Arbeitsunfall mit Absenz erlitten?

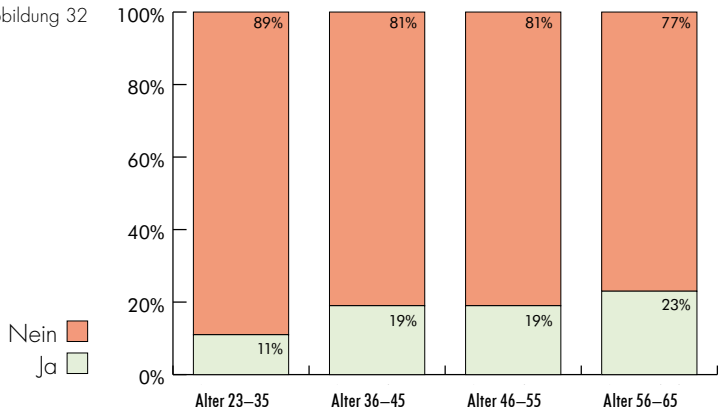
Zwischen vier und acht Prozent haben Fehlzeiten aufgrund von Arbeitsunfällen.



## Haben sie schon einmal eine arbeitsbedingte Krankheit erlitten ?

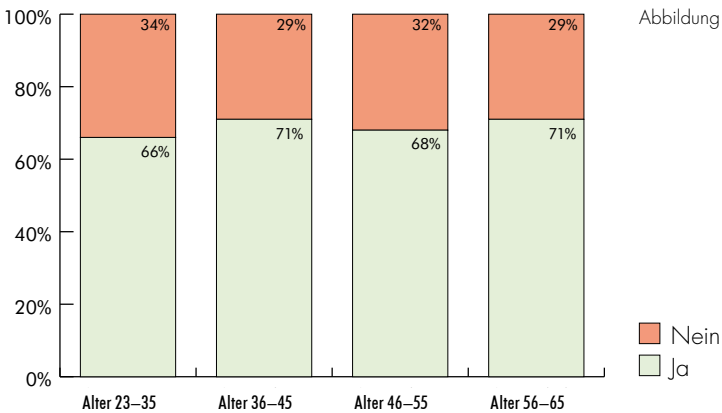
Diese Frage wurde von einem knappen Viertel der Befragten zwischen 56 und 65 Jahren bejaht.

Abbildung 32



## Übernehmen sie das Steuer immer im Vollbesitz ihrer Kräfte?

Wir stellen fest, dass ungefähr ein Drittel der Befragten angibt, nicht im Vollbesitz ihrer Kräfte die Arbeit angetreten zu haben. Kann daraus geschlossen werden, dass die Absenzenbewirtschaftung der Unternehmungen die Mitarbeitenden unter Druck setzt? Mehrere Busfahrer ziehen es offenbar vor, eher krank arbeiten zu gehen, als eine Absenz rechtfertigen zu müssen. Dies ist aus dem Blickwinkel der Sicherheit der Fahrgäste und der anderen Verkehrsteilnehmer fragwürdig. Welche Verantwortung trägt der Angestellte und der Arbeitgeber, im Fall eines Verkehrsunfalls bei dem ein Busfahrer als «fahrunfähig» gilt ?



## Schlussfolgerung

80% der 798 Befragten leiden unter Dienstschichten über zehn Stunden; drei Viertel der Befragten leiden unter den Verkehrsbedingungen; zwei Drittel der Chauffeure halten es für mühsam oder sehr mühsam, mehr als vier Stunden am Steuer zu sitzen. Enge Fahrpläne bei dichtem Verkehr; ständige Bauustellen; die Aggressionen der Fahrgäste; lange Stunden in der Fahrkabine, die nicht immer bequem und praktisch eingerichtet ist; das alles sind weitere Gründe, die die Gesundheit der Busfahrer untergraben.

Man wusste, dass der Beruf des Chauffeurs im öffentlichen Verkehr seinen Platz in der Hitparade der gesundheitsschädlichen Berufe hat. Mit den Resultaten dieser Umfrage hat man nun die Gewissheit. Wenngleich keine wissenschaftlichen Belege vorliegen, sind die Tendenzen doch eindeutig. Der Umstand, dass sich mehr als die Hälfte der Busfahrer über muskuloskeletale Beschwerden und Stress beklagt, sei Beweis genug, denn dies ist weit über dem Durchschnitt der arbeitenden Bevölkerung (34%), nimmt man den Bericht des *secu* über Arbeit und Gesundheit von 2009 als Referenz.

Angesichts dieser Situation, die zwangsläufig zu krankheitsbedingten Absenzen führt, werden von den Unternehmungen Programme lanciert, welche die Fehlzeiten bekämpfen sollen – damit wird zusätzlicher Druck auf die Busfahrer ausgeübt.

Vorbeugen ist besser als heilen, daher stellt sich der SEV auf den Standpunkt, dass die vielfältigen Ergebnisse dieser Umfrage als Grundlage für gewerkschaftliche Forderungen dienen muss, die Arbeitsbedingungen der Buschauffeure zu verbessern. Ganz vorne im gewerkschaftlichen Fahrtenbuch steht dabei die Verkürzung der Dienstschicht und die Verlängerung der Pausenzeit am Endhalt.

Wir geben Gas!

## Bibliographie

- « Les conditions de travail », de Michel **Gollac** et Serge **Volkoff**, coll. Repères, Ed. La Découverte. (2009)
- « Antidote, indispensable contrepoison », essai biographique d'un chauffeur de bus parisien, de Enrique **Jolasous**, Ed. Imprilia. (2007)
- « Souffrance psychologique au travail », guide dans les méandres du harcèlement psychologique de Denise **Fromageat** et Gabriella **Wennubst**, Ed. Conférence romande et tessinoise des Offices cantonaux de protection des travailleurs. (2000)
- « Précarisation sociale, travail et santé » sous la direction de Béatrice **Appay** et Annie **Thébaud-Mony**, Ed. CNRS Institut de recherches sur les sociétés contemporaines. (1997)
- « La flexibilité du travail et de l'emploi », Jean-Claude **Barbier** et Henri **Nadel**, coll. Dominos, Ed Flammarion. (2000)
- « Evolution du monde du travail et pathologies émergentes », coordonné par David **Vernez**, Sandrine **Kurth** et Viviane **Gonik**. Bulletin de la société d'études économiques et sociales. (Juin 2004)
- « Conditions de travail, chômage et santé », la situation en Suisse à la lumière de l'Enquête suisse sur la santé 2007, Jean-François **Marquis**, coll. Cahiers libres, Ed. Page deux. (2007)
- « Travailler peut nuire gravement à votre santé », Annie **Thébaud-Mony**, Paris, La Découverte. (2007)
- « Effets de conditions de travail défavorables sur la santé des travailleurs et leurs conséquences économiques », Elisabeth **Conne-Préard**, Marie José **Glardon**, Jean **Parrat**, Massimo **Usel**. Conférence romande et tessinoise des Offices cantonaux de protection des travailleurs. (Décembre 2001)
- « Le travail sans limites ? » Réorganiser le travail et repenser la santé des travailleurs. Bulletin d'information du **Bureau technique syndical européen pour la santé et la sécurité** (BTS). (Février 2001)
- « La violence au travail », Peter **Meier**, responsable du secteur conditions de travail, Office de l'économie et du travail du canton de Zurich, Communications CFST. (Décembre 2009)
- « Violence au travail, comment les syndicats peuvent-ils endiguer la violence croissante qui sévit dans le transport de passager ? », **Transport international**, le journal de la Fédération internationale des ouvriers du transport (ITF). (4-2009)
- « Pour ne pas perdre sa vie à la gagner. Eléments pour un dossier sur la santé au travail », **Collectif travail santé et mondialisation. (2002)**
- 38 « Temps modernes, horaires antiques »; Pietro **Basso**, Cahiers libres, Ed. Page deux. (2005)

### Gesundheit

**Haben Sie mindestens einmal pro Monat gesundheitliche Probleme (mehrere Antworten möglich)**

- ungewöhnliche Müdigkeit
- Muskelschmerzen in Schultern oder Hals
- Muskelschmerzen an den oberen Gliedmassen
- Muskelschmerzen an den unteren Gliedmassen
- Rückenschmerzen
- Kopfschmerzen
- Magenschmerzen
- Stress
- Angstgefühle
- Reizbarkeit
- Schlafstörungen
- Ess- oder Verdauungsstörungen
- Transpiration

# Arbeiterschwerbis

sehr mühsam	mühsam	kaum unangenehm	nicht unangenehm	
<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Nacharbeit (ab 22h)
<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Abendarbeit (ab 18h)
<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Sonntagsarbeit
<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Verkehrssituation
<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	mehr als vierstündige Lenkzeiten
<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Dienstschichten über 10 Stunden
<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Fahrplanverspätungen
<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Aggressive Passagiere
<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Aggressive Verkehrsteilnehmer
<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Verkehrsbehinderungen (Unfälle / Lieferwagen)
<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Verhalten der Radfahrer
<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Lange Perioden ohne Toilettenzugang



# Ergonomie

## Welche Bedeutung hat für Sie:

Kreisen Sie die entsprechende Zahl ein: 1=nicht wichtig, 5=sehr wichtig

	nicht wichtig			sehr wichtig	
	1	2	3	4	5
Qualität des Sitzes	1	2	3	4	5
Anordnung und Bedienung der Fahrinstrumente (Lenkrad, etc.)	1	2	3	4	5
Abschliessbare Kabine	1	2	3	4	5
Lüftung – Klimatisierung	1	2	3	4	5
Schliessung der vorderen Tür	1	2	3	4	5
Zugluft	1	2	3	4	5
Lärm innerhalb des Fahrzeugs	1	2	3	4	5

# Arbeitsumfeld

## Was ist gut an Ihrer Arbeit?

Kreuzen Sie maximal 3 Kästchen an

- Solidarität unter den Mitarbeitenden
- korrekte Vorgesetzte
- Arbeitsqualität
- Arbeitszufriedenheit
- Freiheit, Unabhängigkeit
- sichere Anstellung
- Lohn
- Stundenplan

Anderes: .....

## Weitere Angaben zur Präzisierung

### Hatten Sie im letzten Jahr Arbeitsausfälle aus gesundheitlichen Gründen?

- Nein  Ja

### Waren Sie schon mal arbeitsunfähig aufgrund eines Arbeitsunfalles?

- Nein  Ja

### Hatten Sie eine Krankheit, die Sie in Zusammenhang mit der Arbeit bringen?

- Nein  Ja

### Übernehmen sie das Steuer immer im Vollbesitz ihrer Kräfte?

- Nein  Ja

Falls nein, weshalb nicht: .....

## Persönliche Angaben

Alter: ..... Geschlecht: ..... Arbeitsort: ..... Unternehmen (fakultativ): .....

### Schulbildung

obligatorische Schule     Sekundarstufe     Höhere Schule

### Ausbildung

keine Lehre     Lehre

Anzahl Dienstjahre: .....

### Art des Dienstes:

Stadtbus     Regionalbus     gemischt     Tram und Métro

## Impressum

### Herausgeber

SEV Gewerkschaft des Verkehrspersonals

### Redaktion

Christian Fankhauser

### Übersetzung

Barbara Spalinger

### Illustration/Gestaltung

Jörg Matter

### Zeichnung Frontseite

Alain Pellet

### Druck

SEV Gewerkschaft des Verkehrspersonals

### Copyright

SEV Gewerkschaft des Verkehrspersonals

Bern, Mai 2011

### **Zentralsekretariat SEV**

Steinerstrasse 35  
Postfach  
3000 Bern 6  
Tel. 031 357 57 57, Fax 031 357 57 58  
info@sev-online.ch  
www.sev-online.ch

### **Regionalsekretariat Lausanne:**

Rue St-Martin 36  
1005 Lausanne  
Tel. 021 321 42 52, Fax 021 321 42 51  
sev-lausanne@sev-online.ch

### **Regionalsekretariat Bellinzona:**

Viale Stazione 31  
Casella postale 1469  
6501 Bellinzona  
Tel. 091 825 01 15, Fax 091 826 19 45  
sev-ticino@sev-online.ch

### **Regionalsekretariat Chur:**

Gürtelstrasse 24  
Case postale 668  
7001 Chur  
Tel. 081 284 49 07, Fax 081 284 91 01  
sev-chur@sev-online.ch

### **Regionalsekretariat St. Gallen:**

Zwinglistrasse 3  
9001 St. Gallen  
Tel. 071 223 80 25, Fax 071 223 80 65  
sev-ostschweiz@sev-online.ch

### **Regionalsekretariat Zürich:**

Birmensdorferstrasse 65  
8004 Zürich  
Tel. 044 242 84 66, Fax 044 242 84 68  
sev-zuerich@sev-online.ch

Website des Unterverbandes des Personals privater Transport-  
unternehmungen VPT: **www.vpt-online.ch**