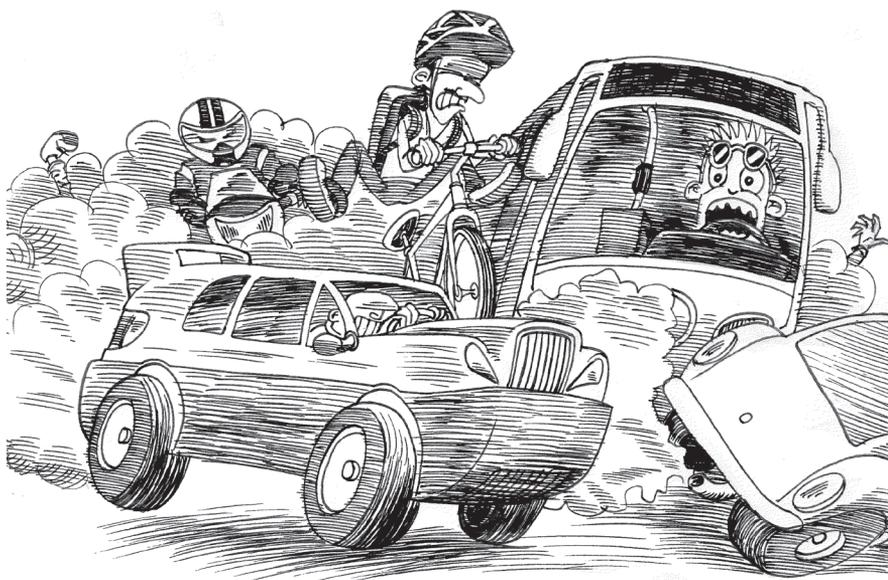




Branche Bus
Branche Bus
Settore Bus

Gesundheit am Arbeitsplatz

Eine Umfrage der VPT – Branche Bus
der Gewerkschaft des Verkehrspersonals (SEV)





Vorwort

«Wie geht's?» fragen wir Kolleginnen und Nachbarn, Freunde und Verwandte wenn wir sie antreffen – und sie fragen uns ebenso. Es kommt dabei sicher vor, dass uns die Antwort wirklich brennend und im Detail interessiert, aber ebenso oft ist die Frage nur eine Floskel.

Vor über 10 Jahren aber wollten Busfahrer des SEV wirklich genau wissen, wie es denn ihren Kolleginnen und Kollegen gesundheitlich geht. Und haben deshalb eine Umfrage über die berufsspezifischen Beschwerlichkeiten von Busfahrerinnen und Busfahrern gemacht. Das Ergebnis war eindeutig: Die Probleme, die angesprochen wurden, bestanden überall und bildeten eine wertvolle Basis für gezielte gewerkschaftliche Arbeit, die ihre Früchte getragen hat.

Jetzt wollen wir es erneut wissen. Schliesslich hat sich in den letzten Jahren einiges verändert. Interessant daran ist nicht nur das subjektive Empfinden der einzelnen Befragten, sondern auch, ob unsere Gewerkschaftsarbeit die richtigen Schwerpunkte gesetzt hat. Die Fragen sind deshalb dieselben wie bei der ersten Befragung.

Und diese Umfrage zeigt mit Sicherheit eins:
wo wir weiter machen müssen.

Barbara Spalinger,
Vizepräsidentin SEV





Weshalb eine neue Umfrage?

2010 haben die Vorstandsmitglieder der Branche Bus der Gewerkschaft SEV die Alarmglocken geläutet. Sie stellten fest, dass die Fragen zur Gesundheit am Arbeitsplatz aus Zeit- und Ressourcenmangel allzu oft vernachlässigt wurden.

Sie starteten ein ambitioniertes Projekt, denn sie wollten mehr als nur eine einfache Bestandesaufnahme zur Gesundheit der Buschauffeure machen. Die Umfrage war die Grundlage für verschiedene gewerkschaftliche Kampagnen: So forderte der SEV mit «10 Stunden sind genug!» die Verbesserung der Länge der Arbeitstage, und mit «WC statt Büsche» einen Zugang zu Toiletten.

Acht Jahre später hatten wir den Eindruck, dass sich die berufsbedingten Gesundheitsprobleme verändert hatten. Um dies zu überprüfen, befragten wir die Busfahrerinnen und Busfahrer erneut mit dem gleichen Fragebogen. Dies ermöglichte auch einen Vergleich der Antworten der öV-Mitarbeitenden.

Untersuchungsmethode

Die Fragebogen wurden in den Unternehmen allen Fahrerinnen und Fahrern verteilt (Ablage im persönlichen Fach). An den Gewerkschaftsversammlungen haben wir auf die Bedeutung der Umfrage hingewiesen; mehrmals wurde an den Versammlungen Zeit eingeräumt, um den Fragebogen auszufüllen.

Der Fragebogen umfasst vier Hauptthemen:

- a. Gesundheit
- b. Arbeiterschwernisse
- c. Ergonomie
- d. Arbeitsklima

Zu diesen Themen wurden Fragen gestellt. Die Antworten sind als subjektiv – aber sehr real – einzustufen; sie geben die Empfindungen und Wahrnehmungen der Fahrerinnen und Fahrer wieder.

Die Umfrage erhebt daher weder 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.

Wir haben insgesamt 497 Fragebogen ausgewertet. Einzelne Befragte machten uns keine Angaben zu ihrer Person (Alter, Schulbildung, Berufsausbildung, Art der Anstellung), obwohl wir die vertrauliche Behandlung der Fragebögen garantierten.

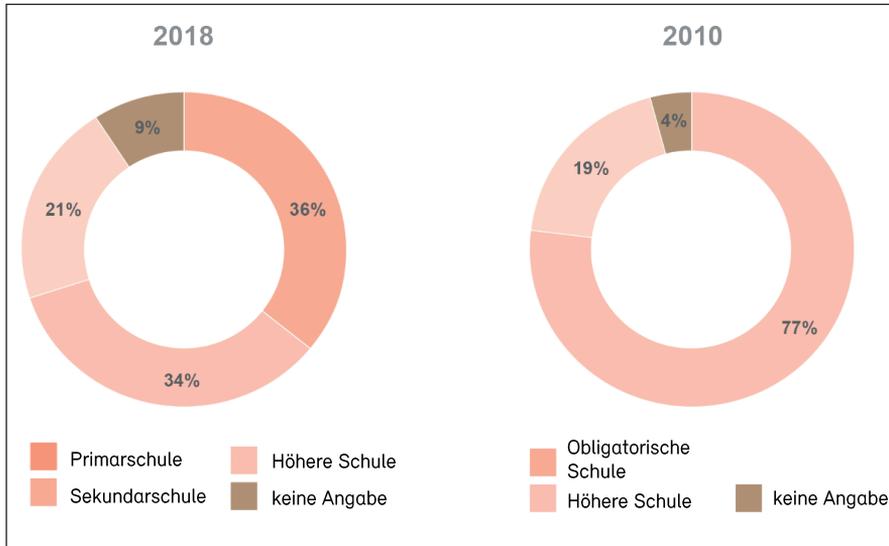
Wir haben die Auswertung in folgende Alterskategorien gegliedert:
25 – 35 Jahre / 36 – 45 Jahre / 46 – 55 Jahre / 56 – 65 Jahre.

Es schien uns interessant, die unterschiedlichen Empfindungen bezüglich Gesundheit und Arbeiterschwernis in verschiedenen Altersgruppen zu sehen.

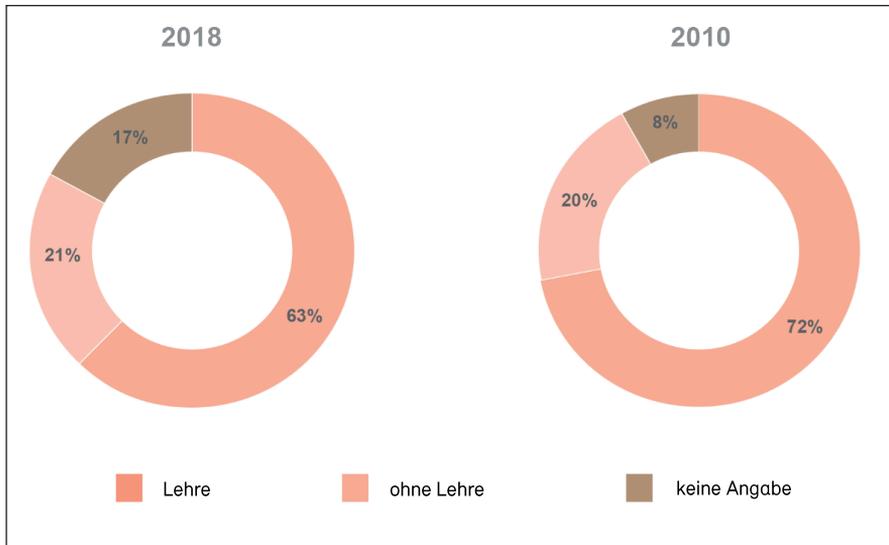




Schulbildung



Berufsausbildung





«Ich versuche, die Schwierigkeiten im Beruf zu relativieren»

Der 58-jährige Arthur ist hart im Nehmen. In dem Betrieb, bei dem er früher als Buschauffeur angestellt war, hat er dem Chef die Stirn geboten. Dieser kündigte ihm aufgrund einer Bagatelle. Arthur legte mithilfe des SEV-Rechtsschutzes Rekurs ein und gewann. Trotzdem musste er sich eine neue Stelle suchen. «Ich war keinen einzigen Tag arbeitslos. Ich fand schnell wieder eine Stelle bei dem Unternehmen, wo ich jetzt arbeite, doch wurde ich zu einem Lohn angestellt, der 1200 Franken unter meinem vorherigen lag. Diese 1200 Franken weniger am Ende des Monats machten meiner Frau und mir schwer zu schaffen, denn wir hatten soeben ein Haus gekauft und mussten zwei kleine Kinder versorgen.»

Wenn man im Berufsleben einmal eine solch schwere Prüfung gemeistert hat, entwickelt man zwangsläufig ein starkes Rückgrat. So sieht Arthur die Probleme in seinem Beruf als Buschauffeur immer in einem gewissen Verhältnis. «Es stimmt, ich versuche die Schwierigkeiten im Beruf zu relativieren. Doch man muss sich bewusst sein, dass wir mit sehr engen Fahrplänen arbeiten.

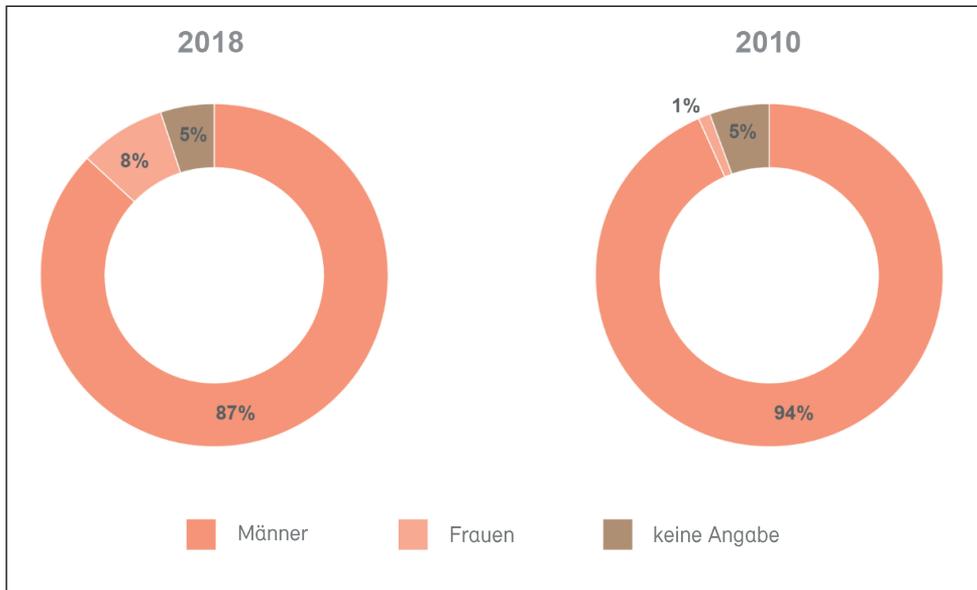
Am Ende der Kurse gibt es keine Pufferzeit, um wieder pünktlich starten zu können. Deshalb sind wir oft während vier bis fünf Stunden ununterbrochen am Steuer. Wenn du dabei dann noch regelmässig von privaten Fahrzeugführern angegriffen wirst, die nicht hinter einem Bus hängen wollen, ist es nicht verwunderlich, dass manche Kollegen die Nerven verlieren.»

Es gibt Buschauffeure im Stadt- sowie im Regionalverkehr. Arthur fährt regionale Kurse auf dem Land. **«Ich muss zugeben: Ich könnte nicht tagtäglich in der Innenstadt fahren. Das ist mir wirklich zu stressig.** Ich arbeite abwechselnd auf zwei regionalen Linien. Dort kenne ich den Grossteil der Kunden. Die meisten von ihnen sind grundsätzlich freundlich. Trotzdem kommt es vor, dass Leute wegen Verspätungen aggressiv werden. Ich versuche dann immer, es nicht persönlich zu nehmen und sage mir, dass das Unternehmen verantwortlich ist und nicht ich, wenn der Fahrplan nicht eingehalten wird. Dennoch dürfen wir nicht aufhören, die Unternehmen gemeinsam mit dem SEV darauf aufmerksam zu machen, wenn Kurszeiten zu knapp geplant sind.





Buschauffeur – ein Männerberuf



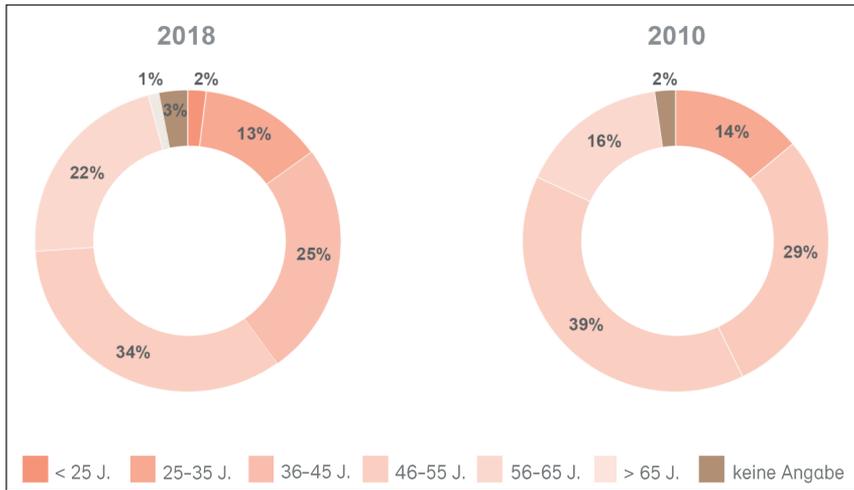
Innert zehn Jahren hat der Anteil der Männer im öffentlichen Verkehr leicht abgenommen. Noch sind wir aber weit von einer Feminisierung entfernt. Es stellt sich die Frage, warum immer noch sehr wenige Frauen eingestellt werden, zumal man sich vorstellen kann, dass die Arbeitsorganisation und die atypischen Dienstzeiten gut Teilzeitarbeit und die Vereinbarkeit von Berufs- und Familienleben ermöglichen würden.

Wir erkennen verschiedene Umstände, welche die mangelnde Attraktivität des Berufs erklären: vorab die unregelmässigen Arbeitszeiten, die bei einer Vollzeitstelle, insbesondere bei der kurzfristigen Einsatzplanung, die Vereinbarung von Beruf- und Familienleben verunmöglichen. Teilzeitarbeit wird von den Unternehmen nach wie vor als Notlösung gesehen, die man erschöpften Mitarbeitern zugesteht oder als Mittel einsetzt, um Planungsprobleme zu beheben. Die Bereitstellung von sanitären Einrichtungen (WC, Garderobe) bremst die Anstellung von Frauen ebenfalls, zumal separate Toiletten und Garderoben vorgeschrieben sind. Schliesslich stellen sich den Busfahrerinnen auch Sicherheitsfragen angesichts von Nachtdiensten mit Schichtende in eher einsamen Zonen.





Alter der Teilnehmenden

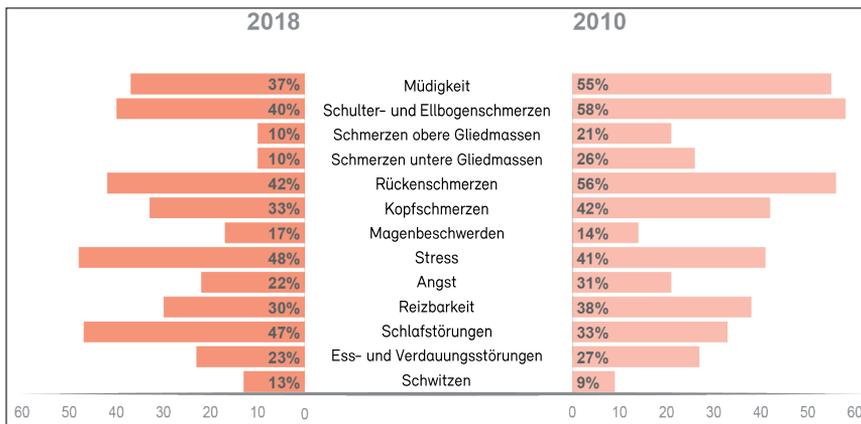


Wir stellen eine Zunahme der Personen im Alter von 56 bis 65 Jahren fest. 2010 machten sie 16 % aus, 2018 22 %. Gleichzeitig gab es keine Zunahme bei den Jüngsten. Wenn sich diese Entwicklung nicht umkehrt, werden die Unternehmen grosse Probleme mit dem Personalbestand bekommen.

Gesundheitsprobleme nach Altersgruppen

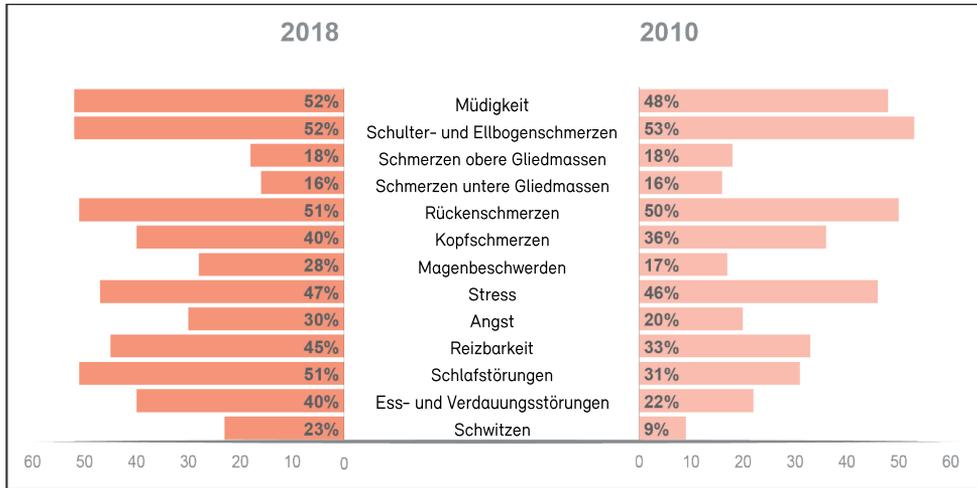
Gesundheit 25 – 35 Jahre

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».

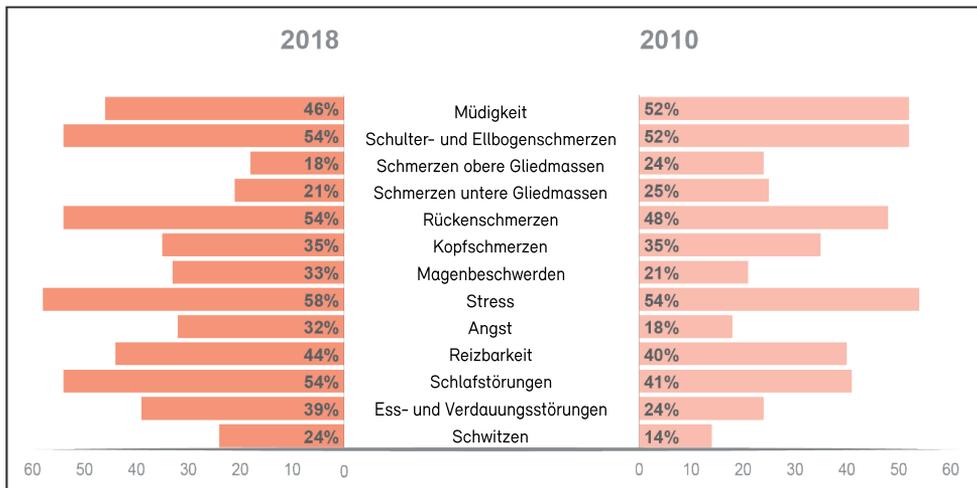




Gesundheit 35 – 45 Jahre

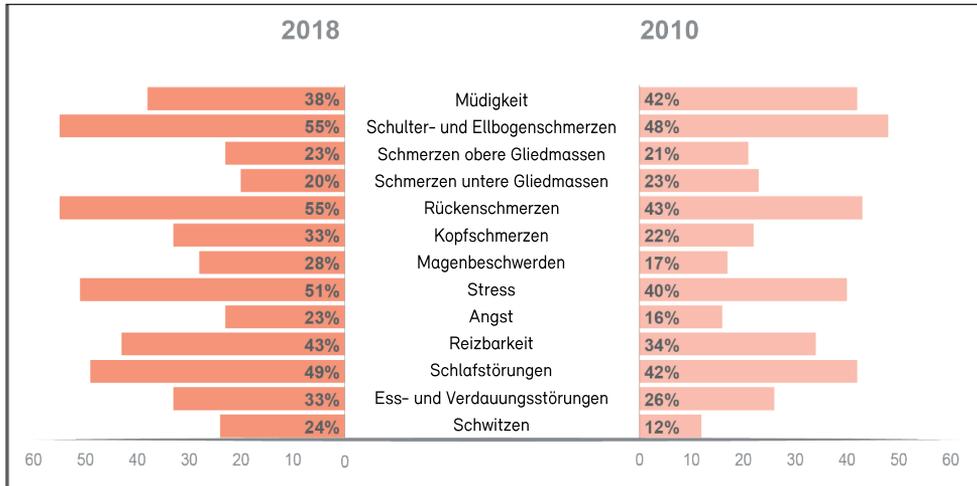


Gesundheit 46 – 55 Jahre





Gesundheit 56 – 65 Jahre



Acht Jahre nach der ersten Befragung stellen wir eine Zunahme von Schlafstörungen und Problemen bei Appetit und Verdauung fest. Das scheint eine massgebliche Beeinträchtigung der Fahrerinnen und Fahrer auszumachen. Im Fragebogen wurden die Personen aufgefordert, gesundheitliche Beeinträchtigungen anzugeben, die sie zu einem Arztbesuch zwangen.

Weiter haben wir die Fahrerinnen und Fahrer aufgefordert, die subjektiven Einflüsse auf die Gesundheit auszuführen, also Stressfaktoren.

Stress und Arbeiterschwernisse

Allgemein lässt sich feststellen, dass die Sonntagsarbeit, 2010 eher als wenig lästig empfunden, an Bedeutung gewonnen hat und schwerer zu bewältigen ist. Dasselbe gilt für die Hauptverkehrszeiten, die von den Fahrerinnen und Fahrern als sehr stressig beurteilt werden. Die Belastung durch Nachtarbeit hat hingegen je nach Altersgruppe um 10 bis 20 % an Bedeutung abgenommen.

Der Fahrdienst bei grossem Verkehrsaufkommen ist ein Stressfaktor, der zum Beruf gehört. Die Aggressivität der übrigen Verkehrsteilnehmer und die massive Zunahme des Zweiradverkehrs tragen weiter dazu bei, dass sich die Fahrerinnen und Fahrer gestresst fühlen. Jeder Zweite erklärt, unter Stress zu leiden, wogegen sich gemäss Job Stress Index 2018 in der Schweiz insgesamt jeder Vierte gestresst fühlt.

Stress ist ein Spannungszustand ständiger unangenehmer Erregung, ausgelöst durch eine Aufgabe oder eine Anforderung, von der die Person nicht weiss, ob sie ihr gewachsen ist. Was eine Person dazu bringt, sich im Beruf zu engagieren und zu zeigen, dass





sie wichtig und unersetzbar ist, wird nicht als Stress betrachtet. Die Autoren erachten Stress also als etwas Negatives.

Stress zeigt sich durch:

- Klagen des Personals bezüglich der Fristen und der Menge der Arbeit
- überdurchschnittliche Fehlzeiten, Schlafstörungen, Magenschmerzen, Übelkeit, Kopfschmerzen usw.
- eine Zunahme von Unfällen, Zwischenfällen und Fehlverhalten
- ein Arbeitsklima, geprägt von Ungeduld und Gereiztheit

Dieses Wissen über den Zusammenhang von Stress und dauerhafter Beeinträchtigung der Gesundheit sollte uns auf den kausalen Ablauf der Entwicklung aufmerksam machen: Tatsächlich ist Stress eine Fähigkeit des Körpers, auf die Umgebung zu reagieren. Der Organismus antwortet auf Stresseinflüsse mit einer Reaktion in drei Phasen (Alarm, Widerstand, Erschöpfung). Dies ist das allgemeine Anpassungssyndrom, welches 1935 von Hans Selye beschrieben wurde. Wirkt der Stress dauerhaft, verringert sich unsere Reaktionsfähigkeit, unser Organismus ermüdet, und es entwickeln sich verschiedene Gesundheitsstörungen.

Diese Entwicklung kann dazu führen, dass man das Verschwinden eines Symptoms nicht auf erhöhten Stress zurückführt, sondern annimmt, ihn im Griff zu haben. Die Fahrerinnen und Fahrer haben sich 2010 über die Nacharbeit beschwert. Nun scheinen sie sich eher daran gewöhnt zu haben, wogegen sie die Arbeit am Sonntag und zu Spitzenverkehrszeiten als beschwerlicher einstufen.

Wenn wir diesen Rückgang der Qualität der Arbeitsumgebung mit Gesundheitsproblemen in Zusammenhang setzen, müssen wir ihn aus der Perspektive einer Internalisierung des Stresses betrachten. Diese zeigt sich in Appetit- und Verdauungsbeschwerden sowie Schlafstörungen – einem Ausdruck von krankhaftem Stress.

Die häufigsten Beschwerden sind Erkrankungen des Bewegungsapparats. Diese beeinträchtigen die Muskulatur, die Gelenke, die Sehnen, die Bänder, die Nerven und die Blutzirkulation. Die sitzende Haltung während langer Zeit verursacht Unbehagen, ein Taubheitsgefühl und Kribbeln, und sie äußert sich in Schmerzen, vor allem in Rücken, Nacken, Schultern und den oberen Extremitäten, aber auch den unteren Extremitäten. Diese Beschwerden werden durch die sich wiederholenden Hand- und Armbewegungen sowie die unbequeme Körperhaltung verursacht.





Arbeitsklima

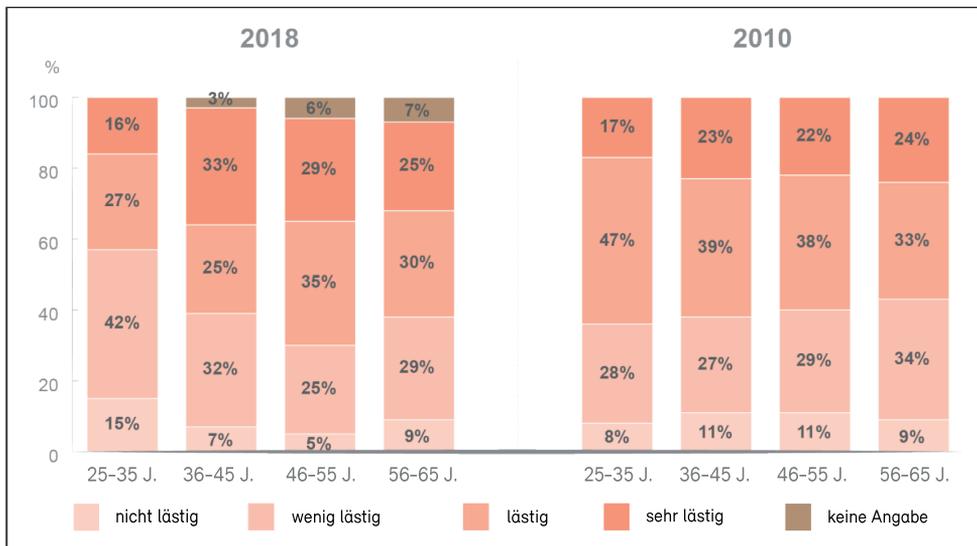
Die allgemeine Arbeitszufriedenheit ist eine Frage des Umfelds. In einem angespannten Arbeitsmarkt, mit zunehmender Flexibilisierung und wenig attraktiven Löhnen insbesondere im Verhältnis zum Bildungsniveau, beurteilen die Angestellten ihren Arbeitsplatz in den Unternehmen des öffentlichen Verkehrs tatsächlich von guter Qualität, was die Arbeitsplatzsicherheit betrifft. Freiheit und Unabhängigkeit werden sehr häufig erwähnt: Obwohl die Arbeit zunehmend standardisiert ist, mit immer strafferen Dienstplänen und dem Eingreifen und der Kontrolle des Verkehrsmanagement-Dienstes in grossen Städten, verbleibt das Gefühl, das Steuer in der Hand zu halten. Erfreulich ist, dass in diesem als einsam geltenden Beruf, die Fahrerinnen und Fahrer die Solidarität untereinander als befriedigendes Element nennen. Es besteht kein Zweifel, dass die gewerkschaftliche Arbeit hier kein Unbekanntes ist.

Rund ein Drittel der Fahrerinnen und Fahrer gibt an, gearbeitet zu haben, ohne im Vollbesitz ihrer Kräfte gewesen zu sein. Müssen wir daraus folgern, dass die von den Unternehmen betriebene Politik des Absenzenmanagements sehr oft von den Mitarbeitern als Druckmittel wahrgenommen wird? Gehen sie deshalb lieber krank zur Arbeit gehen, als ihre Abwesenheit begründen zu müssen?

Dies sollte uns veranlassen, darüber nachzudenken, wie es um die Sicherheit der Passagiere steht. Und im Falle eines Unfalls, an dem ein als «fahruntauglich» befundener Mitarbeiter beteiligt ist, stellt sich die Frage, ob er und sein Arbeitgeber haftbar sind.

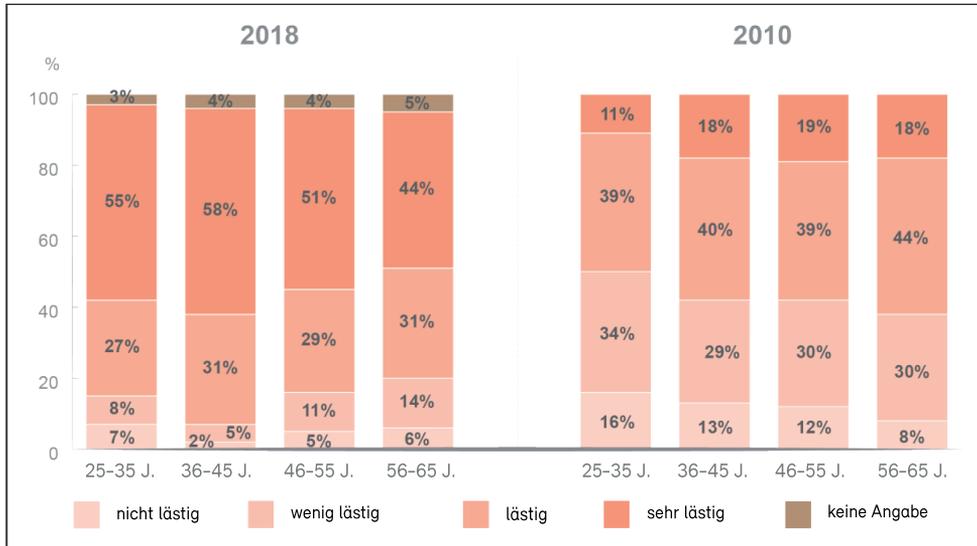
¹ <https://www.anses.fr/fr/system/files/AP2011SA0088Ra.pdf>

Aggressivität der Passagiere

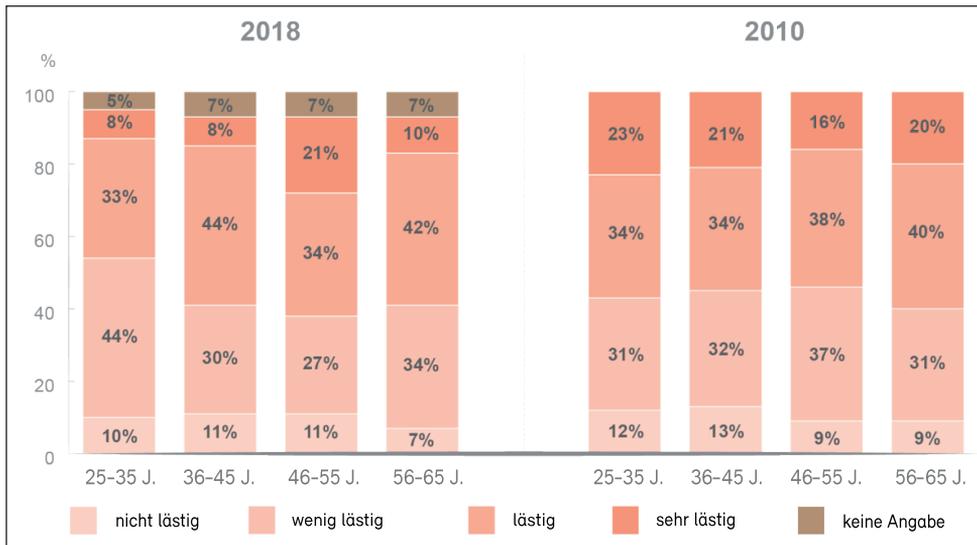




Verspätungen gegenüber dem Fahrplan

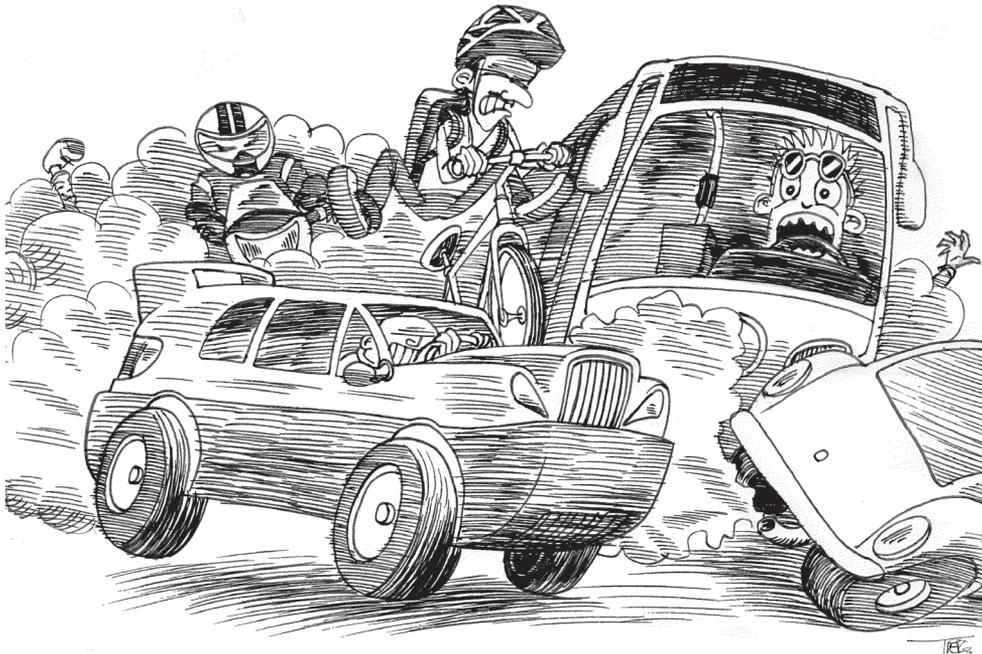
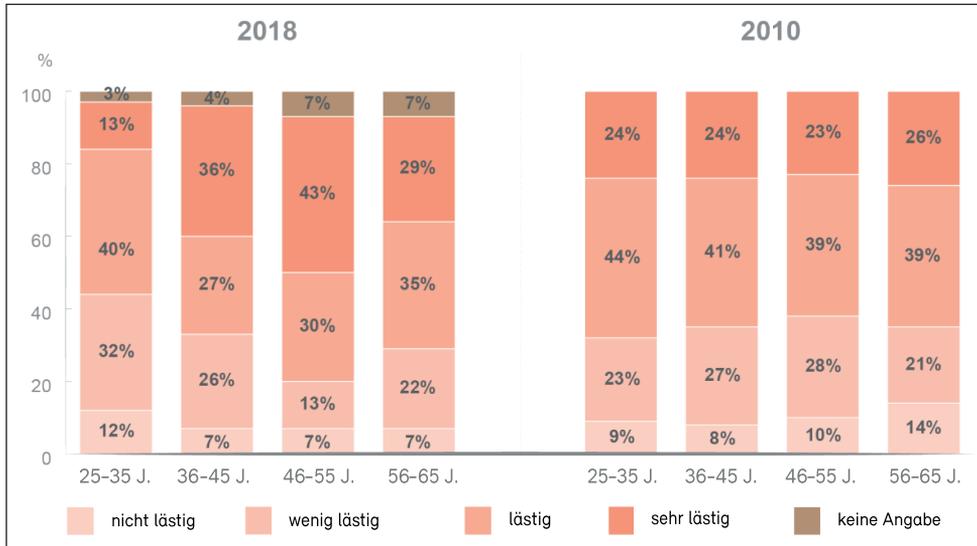


Verkehrsbehinderungen





Aggressivität der anderen Verkehrsteilnehmer





Nacharbeit und unregelmässige Dienste

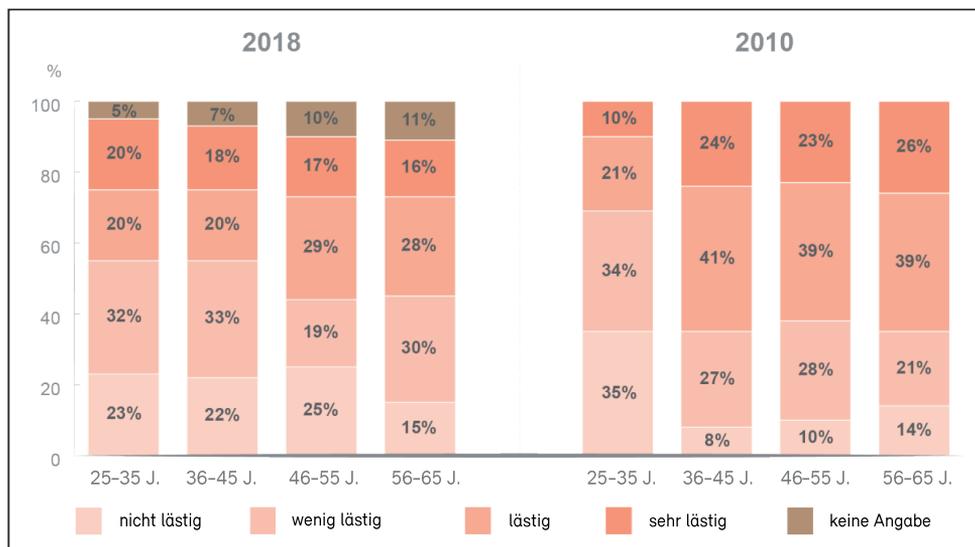
Nacharbeit und unregelmässige Arbeitszeiten führen nachweislich zu Schläfrigkeit, haben Auswirkungen auf die Schlafqualität sowie Schlafdauer und fördern die Entwicklung des Metablen Syndroms. Dieses beeinträchtigt die psychische Gesundheit und die kognitiven Leistungen, führt zu Gewichtszunahme und Übergewicht. Studien weisen auch auf eine Anfälligkeit für Typ-2-Diabetes und Herzkrankungen hin. Auswirkungen auf die Schwangerschaft sind wahrscheinlich.¹

Es gibt individuelle Unterschiede bei den Auswirkungen der Dienstzeiten. Diese hängen etwa mit dem Chronotyp oder sozialen Faktoren der betroffenen Personen zusammen. Zudem spielt es seine Rolle, ob es eine persönliche Entscheidung ist oder durch wirtschaftliche Zwänge auferlegt wurde.

Die Dienstschrift ist die Zeit zwischen Arbeitsbeginn und Arbeitsende. Sie umfasst die effektive Arbeitszeit und die Pausen.

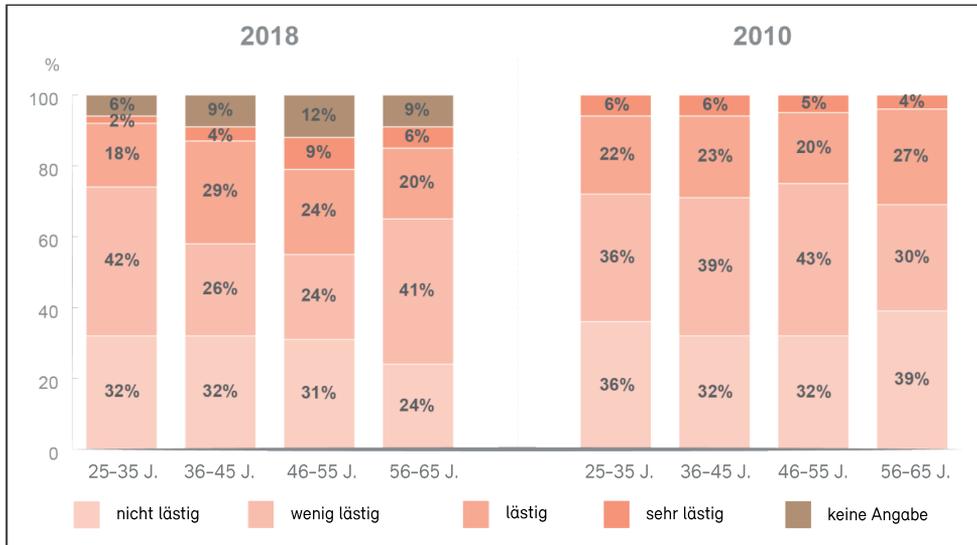
Rund 8 von 10 Betroffenen erachten eine Dienstschrift von über 10 Stunden täglich als beschwerlich. Seinem Arbeitgeber mehr als 10 Stunden täglich zur Verfügung stehen zu müssen, hat gewichtige Auswirkungen auf das Alltagsleben (Schwierigkeiten in einem Sportklub mitzumachen, Vereinsleben praktisch unmöglich, sehr belastetes Familienleben). Die Ältesten kritisieren die langen Dienstschriften am wenigsten: Oft haben sie sich vollständig der Situation angepasst und organisieren ihr Sozialleben während der langen Pausen – insbesondere im Regionalverkehr, wo es Nebenverkehrszeiten gibt.

Nacharbeit (ab 22 Uhr)

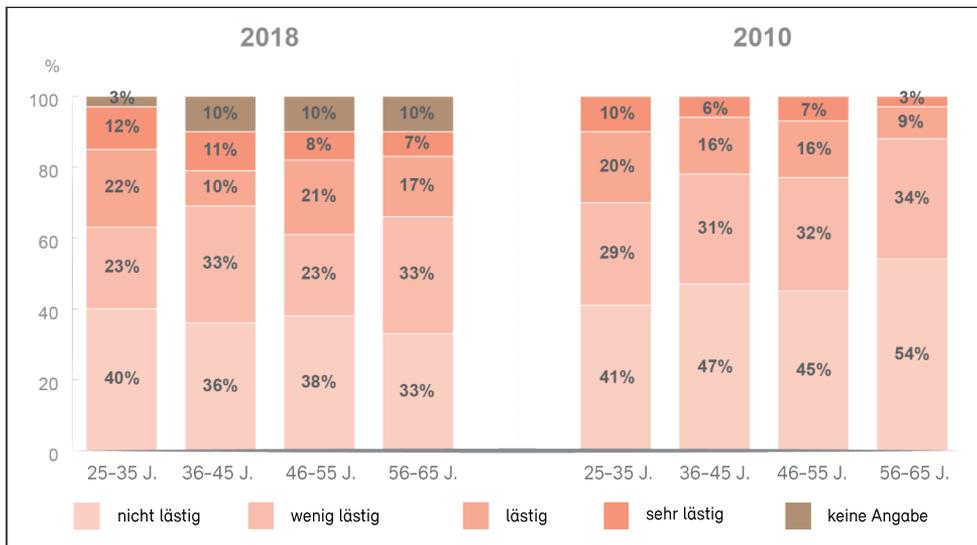




Abendarbeit (ab 18 Uhr)



Sonntagsarbeit





«Ich wurde als Idiotin bezeichnet»

Manche Menschen haben es schwerer im Leben als andere, so zum Beispiel die 56-jährige Greta. Im Alter von sieben Monaten wurde sie in eine Adoptivfamilie gegeben. Als junge Erwachsene liess sie ihr Ehemann mit Schulden und zwei kleinen Kindern im Stich. Aber Greta gab nie auf. «Zuerst hielt ich mich und meine zwei Jungen mit Gelegenheitsjobs über Wasser. Dann begann ich, eine feste Stelle zu suchen. Ich hatte Glück und wurde von dem öffentlichen Verkehrsbetrieb angestellt, bei dem ich bis heute arbeite. Endlich bekam ich immer am 25. des Monats einen fixen Lohn.»

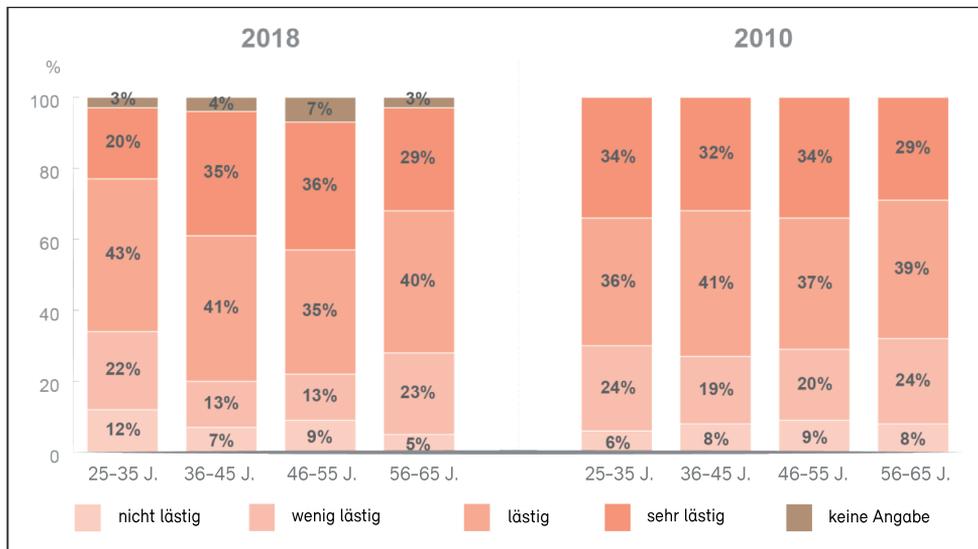
Seit nunmehr 19 Jahren verdient Greta ihren Lebensunterhalt am Steuer eines Busses. «Es ist unglaublich, wie sehr sich die Arbeitsbedingungen in dieser Zeit verändert haben. **An jeder Ecke sind Baustellen, die uns aufhalten.** Der Verkehr hat sich extrem verdichtet. Auf der Strasse wimmelt es von Trottinettfahrern und Skatern, Fussgänger rennen mit gesenktem Kopf über die Fahrbahn. Man muss immer wachsam sein. Es ist nicht leicht, ein 10-tönniges Fahrzeug anzuhalten, geschweige denn, einen 18-tönnigen Bus zum Stehen zu bringen.» Für Greta ist aber nicht nur die Verkehrszunahme Schuld an den zunehmenden Schwierigkeiten im Chauffeurberuf. Auch überlange Arbeitszeiten und Unhöflichkeiten tragen dazu bei. «Wir müssen mit dem dichten Verkehr zurechtkommen, doch damit nicht genug: Unsere Arbeitszeiten werden immer länger. Das beeinflusst unser Privatleben und fordert eine hohe Verfügbarkeit. Ausserdem steigt die Zahl von unhöflichen Passagieren wieder an. Manche verhalten sich uns gegenüber richtig rüpelhaft. Kürzlich nannte mich eine Kundin ein Arschloch, weil der Bus nicht pünktlich war. Es ist schwer, solche Beleidigungen einzu-stecken, besonders wenn man nichts dafür kann und auch noch ein bisschen krank ist.»

Obwohl Greta meist sehr positiv eingestellt ist, hat sie zunehmend Probleme, zur Arbeit zu gehen. «Seit einigen Monaten geht es mir nicht sehr gut. Ich habe Schmerzen in den Armen und Händen. **Doch ich halte an meiner Arbeit fest, denn ich weiss: Wenn ich meine Gesundheit verliere, dann verliere ich auch die Stelle.** Und schon ist es die Arbeit, die unseren Wert definiert.»

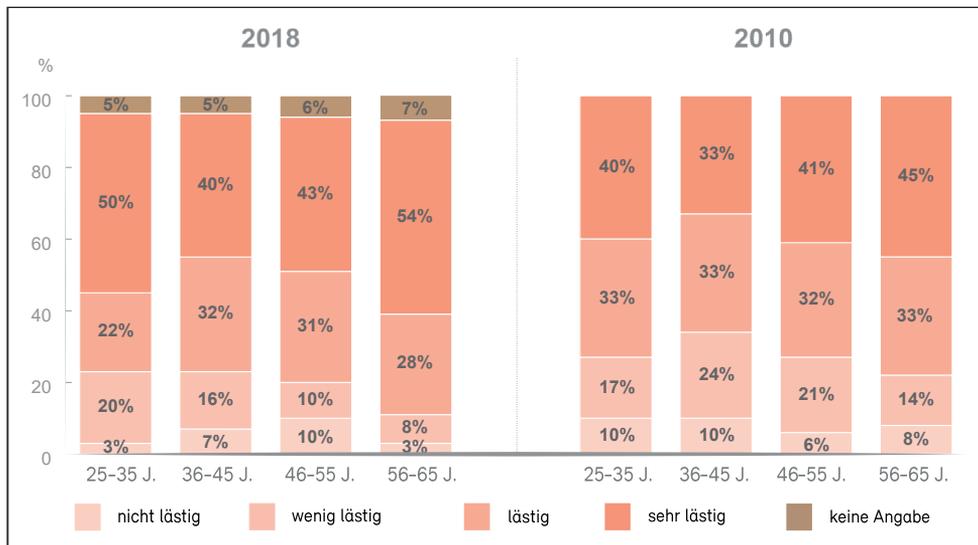




Verkehrsverhältnisse

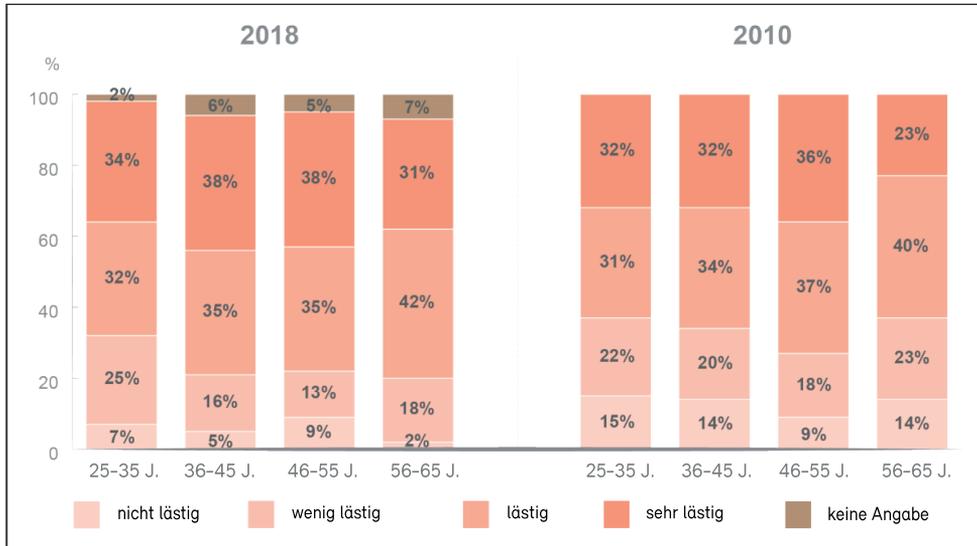


Verhalten der Zweiradfahrer

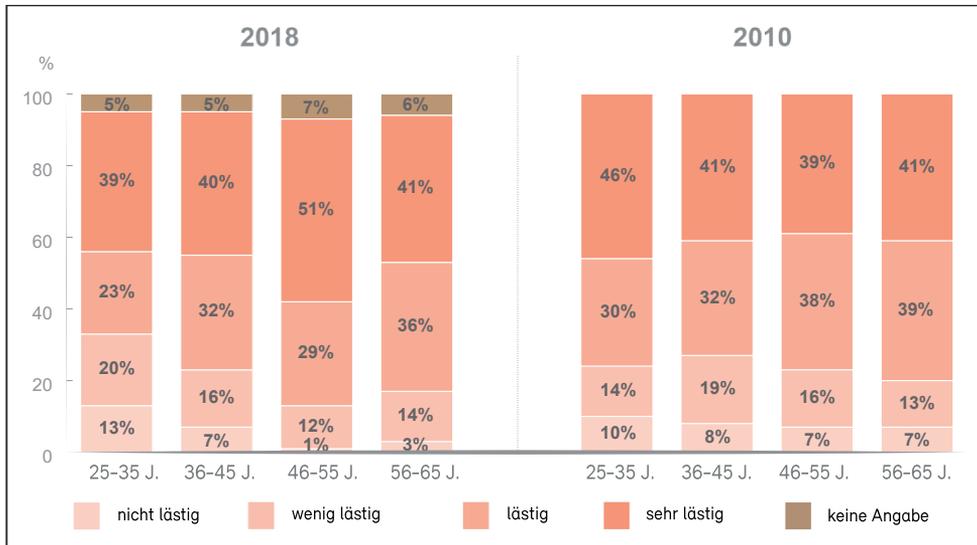




Lenkzeit über 4 Stunden

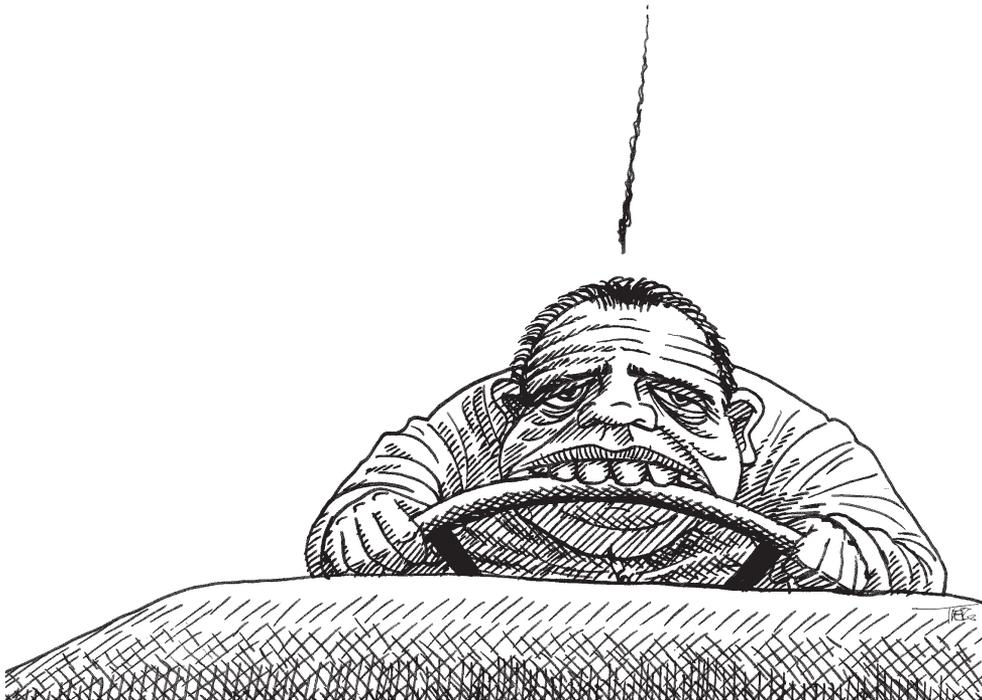
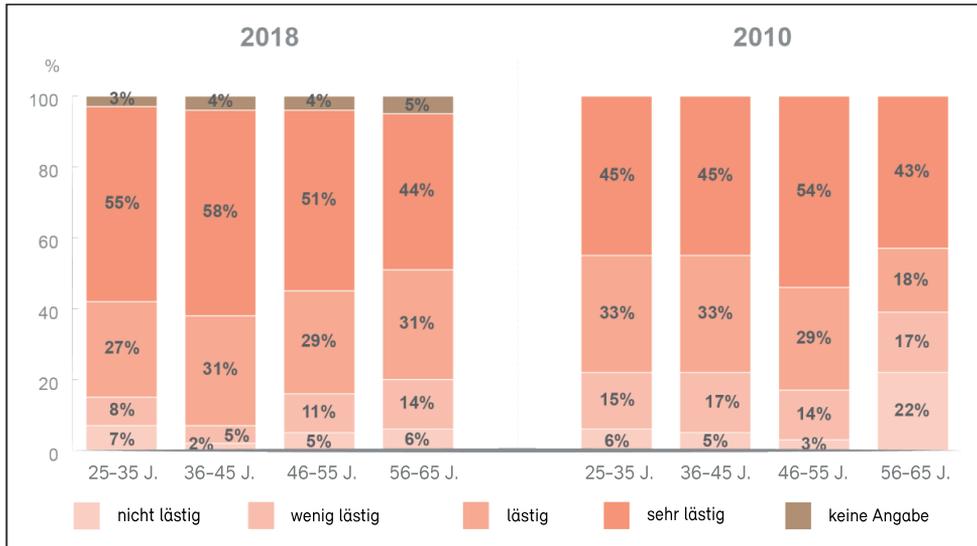


Lange Dienstzeit ohne Zugang zu Toilette



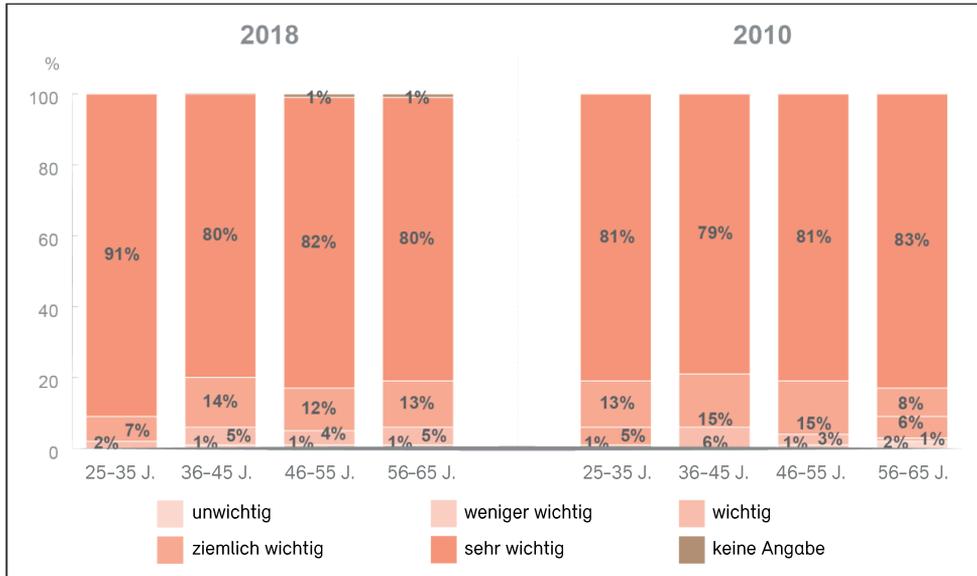


Dienstschicht über 10 Stunden

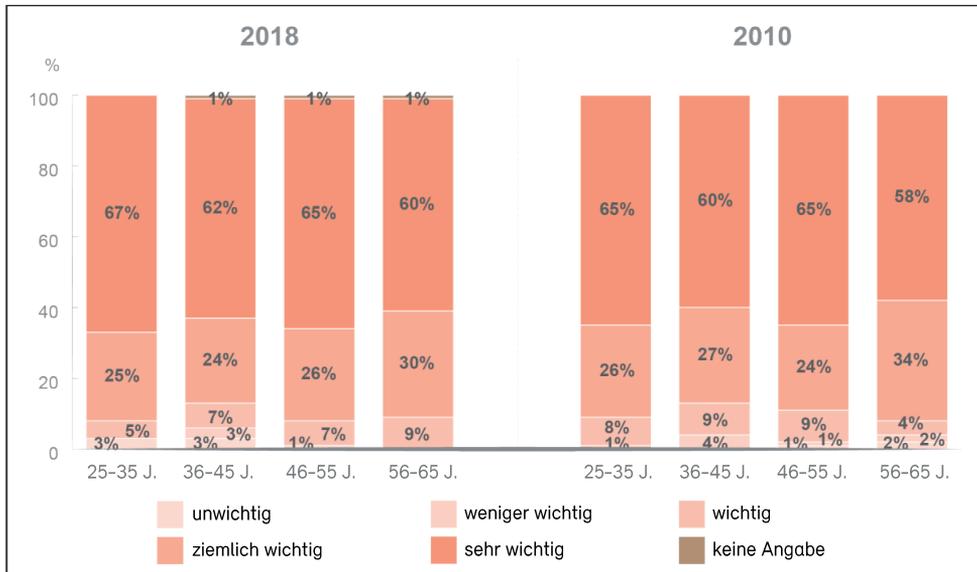




Ergonomie Qualität des Fahrersitzes



Anordnung und Bedienung der Fahrinstrumente





«Bei Unhöflichkeiten muss die Direktion ihre Chauffeure unterstützen»

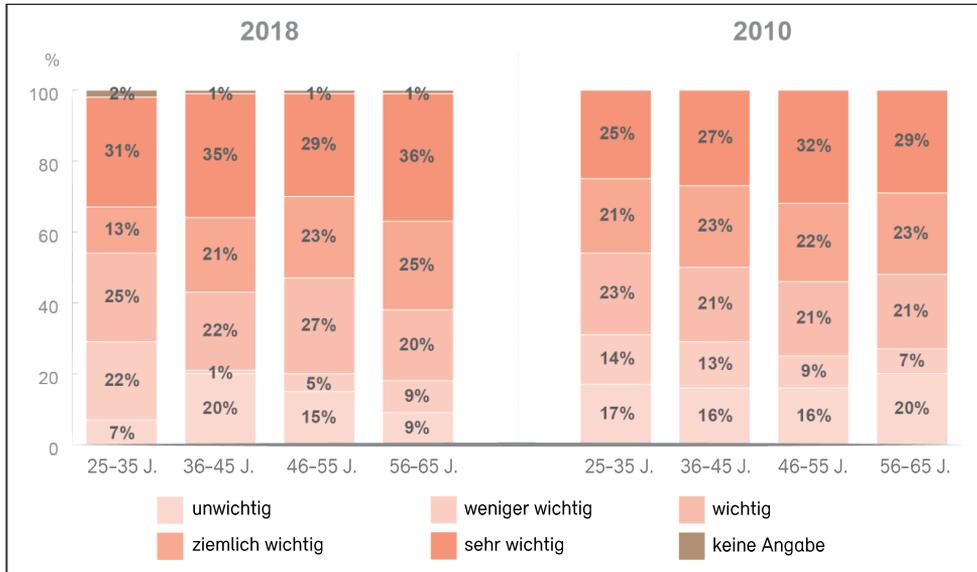
«Am meisten Sorgen bereiten mir bei meiner Arbeit Kunden, die direkt aus dem Bus auf ihren Smartphones E-Mails an unsere Geschäftsleitung schicken, um sich über Verspätungen, Fehler oder unangemessenes Verhalten unsererseits zu beschweren. Zum Glück zeigt uns die Direktion solche E-Mails seit einigen Monaten nicht mehr. Glaub mir, gewisse E-Mails können richtig verletzend sein. **Reklamationen und unfreundliche Leute, die dich beleidigen und bei denen du sagen kannst, was du willst – solche Dinge gehen einem nahe, man nimmt sie mit nach Hause und kann abends nicht einschlafen.** Ich finde, in unserer Gesellschaft fehlt es ganz allgemein an Respekt. Aber man kann die Gesellschaft nicht ändern. Also brauchen wir Chauffeure bei solchen Unhöflichkeiten zumindest die Unterstützung der Direktion.» Der 55-jährige Markus ist alles, nur kein Waschlappen. Er ist ein mutiger Typ; in seiner Sektion übernimmt er gewerkschaftliche Verantwortung und in seiner Unternehmung ist er ein geachteter Chauffeur sowie Ausbilder. «Die Unhöflichkeiten der Kunden und der Reisenden auf den Linien machen die Chauffeure krank. Doch auch die immer schwierigeren Bedingungen im Straßenverkehr und schlecht geplante Dienstsichten nagen an unserer Gesundheit. Ein Arbeitstag von 13 Stunden, aufgeteilt in drei Schichten – das ist Horror. In unserem Betrieb konnten wir mit Hilfe der Gewerkschaft eine Kürzung solcher Extrem-Schichten erreichen.»

Markus ist fest davon überzeugt, dass die Gewerkschaft einen wichtigen Beitrag zur Verbesserung der Arbeitsbedingungen der Chauffeure und somit zu einer besseren Gesundheitsprävention leisten kann. **«Zu unseren Aufgaben als Gewerkschaft gehört es auch, für eine gute Stimmung unter den Kollegen zu sorgen. Denn eine gute Stimmung ist wichtiger, als man denkt!»**

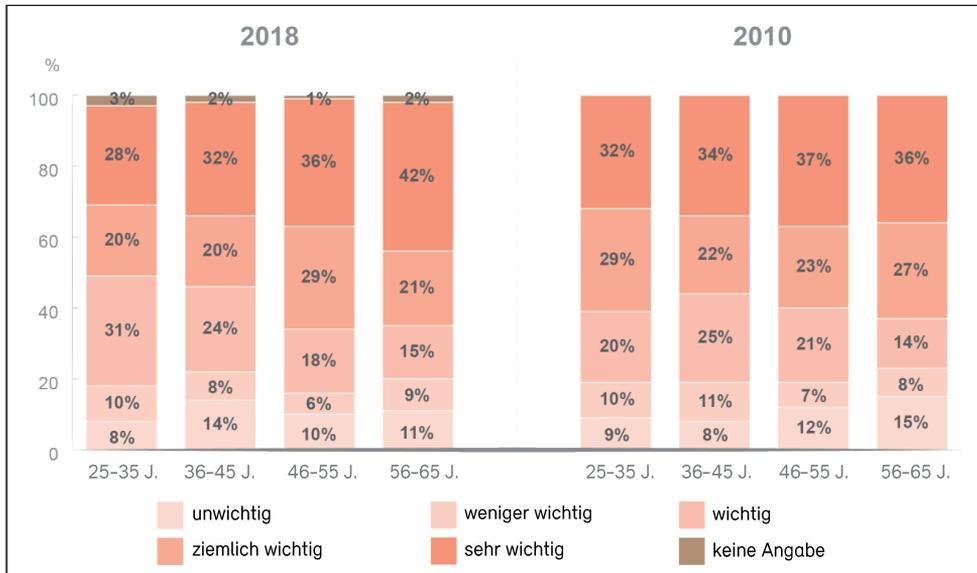




Geschlossene Fahrerkabine



Schliessung der vorderen Tür





«Manchmal fühlt es sich an, als würde ich beim Fahren die Luft anhalten»

«Ich habe den Beruf des Chauffeurs gewählt, weil ich gerne in der Stadt arbeite. Überall schwärmen Menschen umher. Man atmet das pure Leben ein!» Renaud, 61-jährig, arbeitet seit dreissig Jahren als Chauffeur. Seine Wahl bereut er nicht. Doch ein Blick in den Rückspiegel bestätigt: Die Arbeitsbedingungen haben sich in den letzten 30 Jahren verschlechtert. «Der Druck, die Fahrpläne einzuhalten, ist heute allgegenwärtig. **Das Unternehmen optimiert bis zur maximalen Rentabilität. An den Endhaltestellen der Kurse bleibt keine Zeit, sich zu sammeln, man muss sofort wieder losfahren, um den Fahrplan einzuholen.**» Das Unternehmen berücksichtigt die Verkehrsdichte bei der Planung der Kurszeiten nicht genügend, findet Renaud. «Am Steuer müssen wir die ganze Zeit total wachsam sein. Manchmal fühlt es sich an, als würde ich beim Fahren die Luft anhalten, weil sich so viele Verkehrsteilnehmer undiszipliniert oder gar gefährlich verhalten. Man steht permanent unter Strom. Der Druck, die Fahrpläne einzuhalten, ist wirklich gross – da wundert es mich nicht, dass der Beruf des Chauffeurs für viele nicht mehr befriedigend ist. Und die Auswirkungen auf die Gesundheit werden sich zwangsläufig früher oder später bemerkbar machen. Ich persönlich habe Glück und bin in einem guten Zustand. Trotzdem fühle ich mich am Ende des Tages immer öfter erschöpft und entnervt. **Ich habe Kollegen, die daran kaputtgehen. In unserem Betrieb steigt die Abwesenheitsrate immer weiter.**»

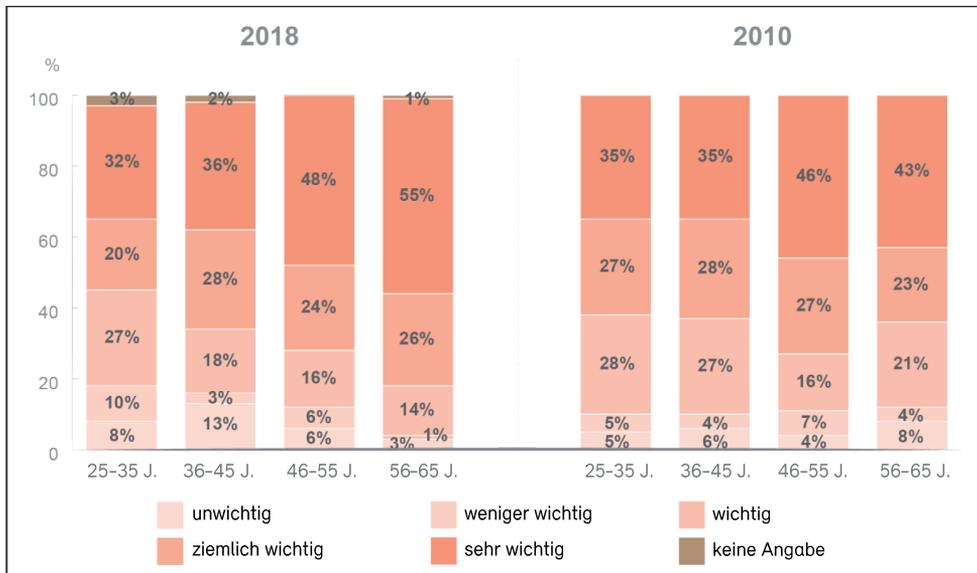
Für Renaud steht fest: Die Gewerkschaft muss für Abhilfe sorgen. «Wir sollten unsere Führung kontinuierlich über unsere Arbeitsbedingungen informieren und uns gegen zu kurz geplante Kurszeiten sowie zu lange Dienstschichten wehren. Die Direktion muss verstehen, wie wichtig Pausen am Ende der Kurse sind, um sich vom Stress zu erholen.»



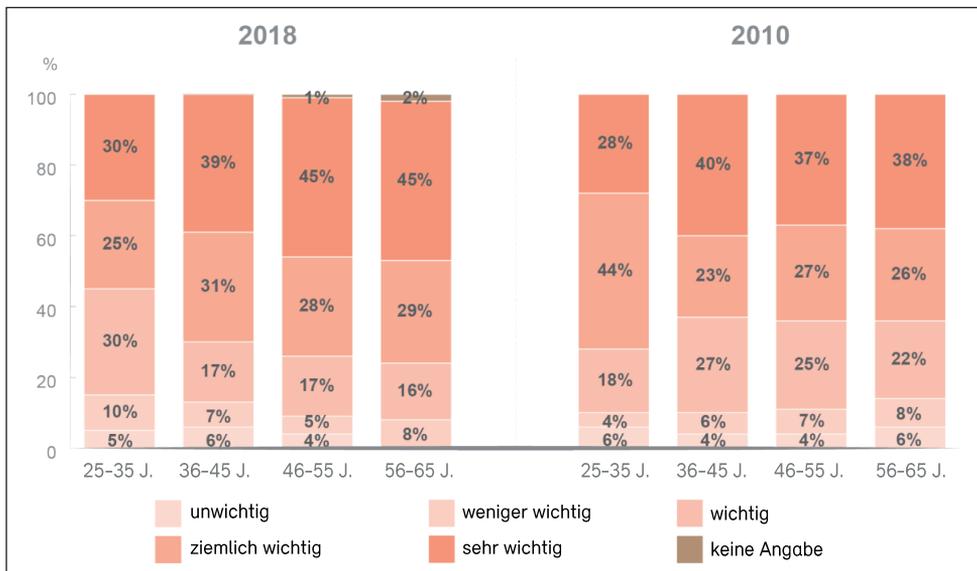




Durchzug

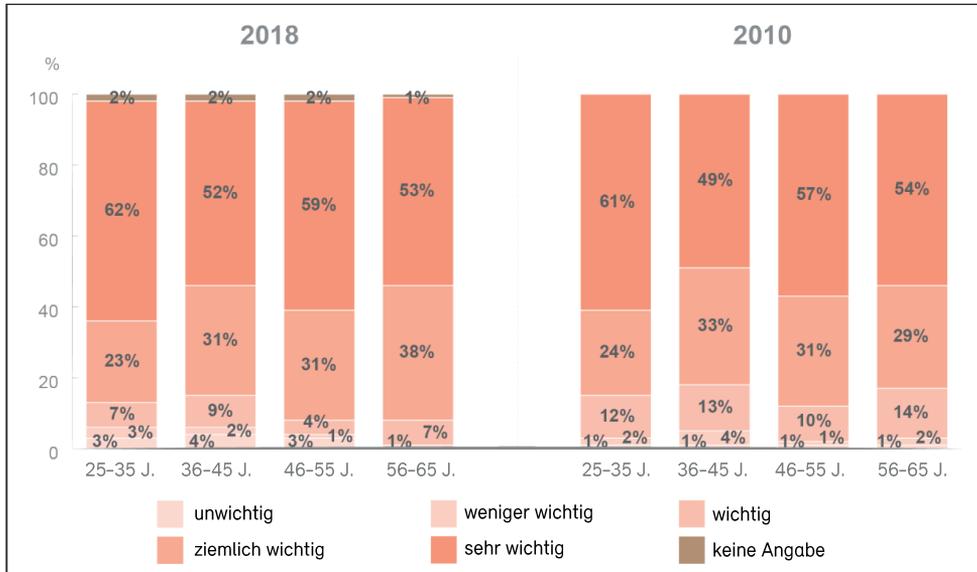


Lärm im Fahrzeug

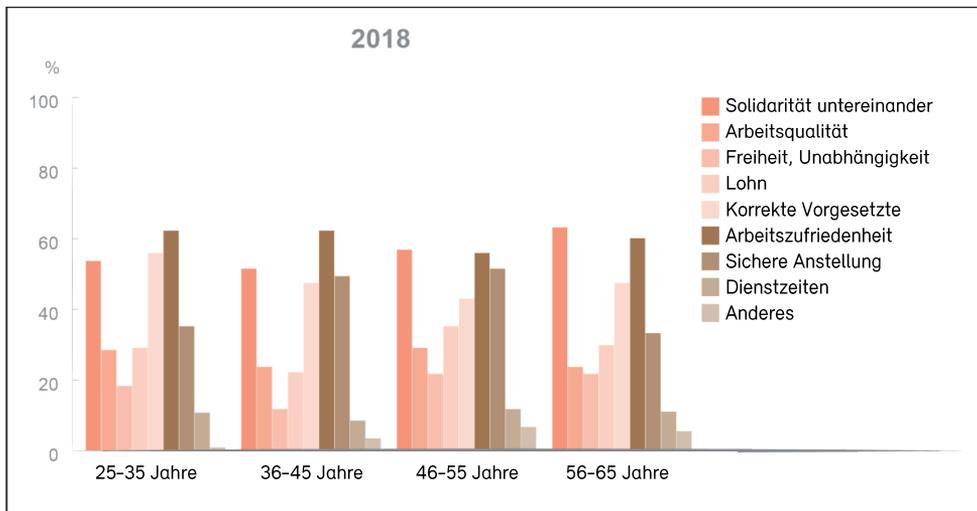




Belüftung – Klimatisierung



Was gut ist





«Es überrascht mich, dass mehr als die Hälfte der Chauffeure an Schlafproblemen leidet»

«Als ich die Resultate der SEV-Umfrage gelesen habe, war ich überrascht, dass mehr als die Hälfte der Chauffeure an Schlafproblemen leidet. Wer schlecht schläft, kann hinter dem Steuer nicht 100 Prozent geben. Ich selbst habe Glück. Einerseits brauche ich nicht besonders viel Schlaf, andererseits kann ich dem Stress entfliehen, indem ich ... mich der Politik widme. Ich denke, für das Gleichgewicht ist es wichtig, nebst der Arbeit noch andere Aktivitäten zu haben.»

Seit 17 Jahren ist der 46-jährige Tommaso nun Buschauffeur. Für ihn ist der Bewegungsmangel im Beruf ganz sicher ein Hauptgrund für die gesundheitlichen Probleme der Chauffeure. «Es ist aber nicht nur das ewige Sitzen, sondern auch, dass man zu unmöglichen Zeiten essen muss und mit immer stressigeren Verkehrssituationen konfrontiert ist. In den Stosszeiten landet man schnell im Stau. Dann kommt man kaum vorwärts und die Kunden sind unzufrieden.»

Ein weiteres bekanntes Problem sind die Fahrradfahrer, mit denen es häufig zu Schwierigkeiten oder gar Konflikten kommt. Der rasante Anstieg an E-Bikes macht es auch nicht besser. «Sie fahren schnell, man wird überrascht. Es ist wirklich schwierig, damit umzugehen.»

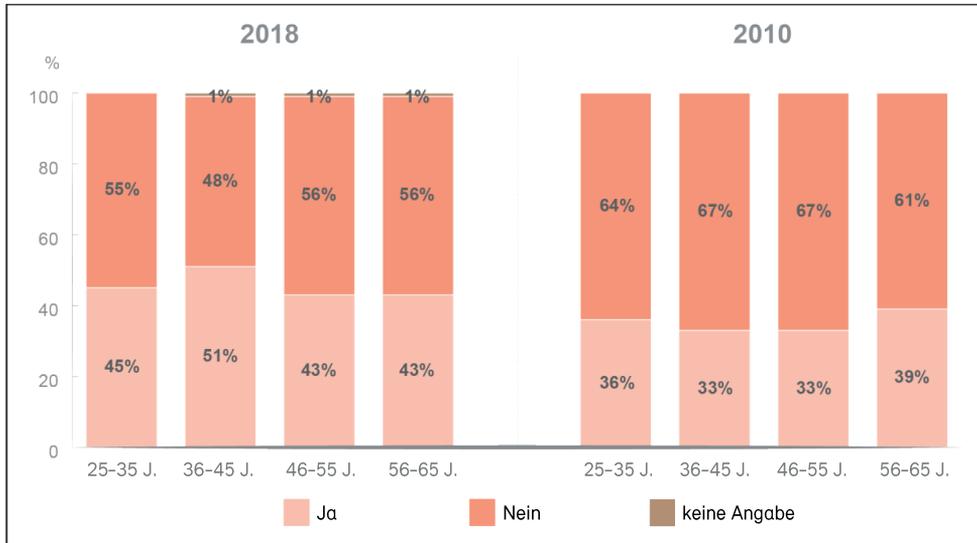
Das Unternehmen, in dem Tommaso angestellt ist, wächst stetig. Doch hat man Mühe, neue Chauffeure zu rekrutieren. «Unser Betrieb schafft es nicht einmal, diejenigen zu ersetzen, die gehen. Deshalb haben wir auch kein Reservepersonal. **Und wenn du weisst, dass dich niemand ersetzen kann, tendierst du dazu, mehr auf dich zu nehmen und auch dann zur Arbeit zu kommen, wenn du dich nicht gut fühlst.**»

Tommaso erwähnt noch ein weiteres Problem: die Toiletten an den Endhaltestellen. «In unserem Betrieb gab es in den letzten Jahren eine Verbesserung. Trotzdem gibt es immer noch Orte, **wo wir unsere Notdurft in Restaurants oder sogar in einem Altersheim verrichten müssen.**»

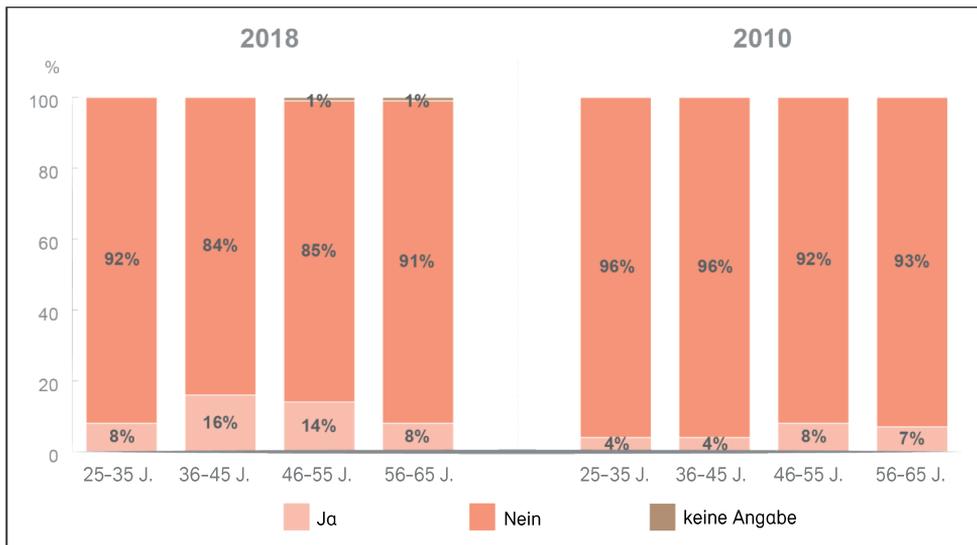




Mussten sie in diesem Jahr aus gesundheitlichen Gründen der Arbeit fernbleiben?

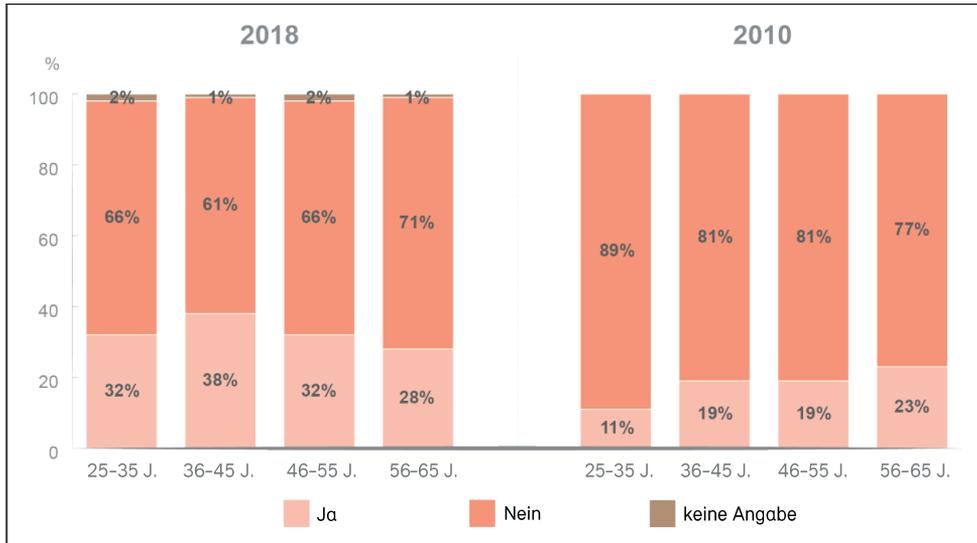


Mussten Sie schon einmal wegen einem Arbeitsunfall der Arbeit fern bleiben?





Haben Sie schon einmal eine Berufskrankheit erlitten?



Übernehmen Sie das Steuer immer im Vollbesitz Ihrer Kräfte?



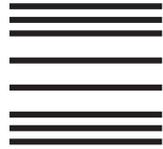


**Branche Bus
Branche Bus
Settore Bus**

Zentralsekretariat SEV
Steinerstrasse 35,
Postfach,
CH-3000 Bern 6

Telefon +41 31 357 57 57
www.sev-online.ch





B

Nicht frankieren
Ne pas affranchir
Non affrancare

Geschäftsantwortsendung Invio commerciale risposta
Envoi commercial-réponse



SEV
Gewerkschaft des Verkehrspersonals
Postfach 1008
3000 Bern 6



