

Gesundheit am Arbeitsplatz eine Umfrage der Branche Bus der Gewerkschaft des Verkehrspersonals (SEV)

Weshalb eine neue Umfrage?

2010 haben die Vorstandsmitglieder der Branche Bus der Gewerkschaft SEV die Alarmglocke geläutet, weil sie feststellten, dass die Fragen zur Gesundheit am Arbeitsplatz allzu oft vernachlässigt wurden, weil dazu die Zeit und die Mittel fehlten.

Sie starteten ein anspruchsvolles Projekt, um nicht bloss eine Standortbestimmung zur Gesundheit der Buschauffeure zu machen. Die Umfrage war die Grundlage für verschiedene gewerkschaftliche Kampagnen wie «10 Stunden sind genug!», um die Länge der Arbeitstage zu verbessern, und «WC statt Büsche», um den Zugang zu Toiletten zu fordern.

Acht Jahre später hatten wir den Eindruck, dass sich die Fragen der Gesundheit am Arbeitsplatz verändert haben. Um dies zu verifizieren, befragten wir die Busfahrerinnen und Busfahrer erneut mit dem gleichen Fragebogen, was auch eine Vergleichbarkeit der Antworten des Verkehrspersonals in der Schweiz ermöglichte.

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 gelassen, um den Fragebogen auszufüllen.

Der Fragebogen umfasst vier Hauptthemen:

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

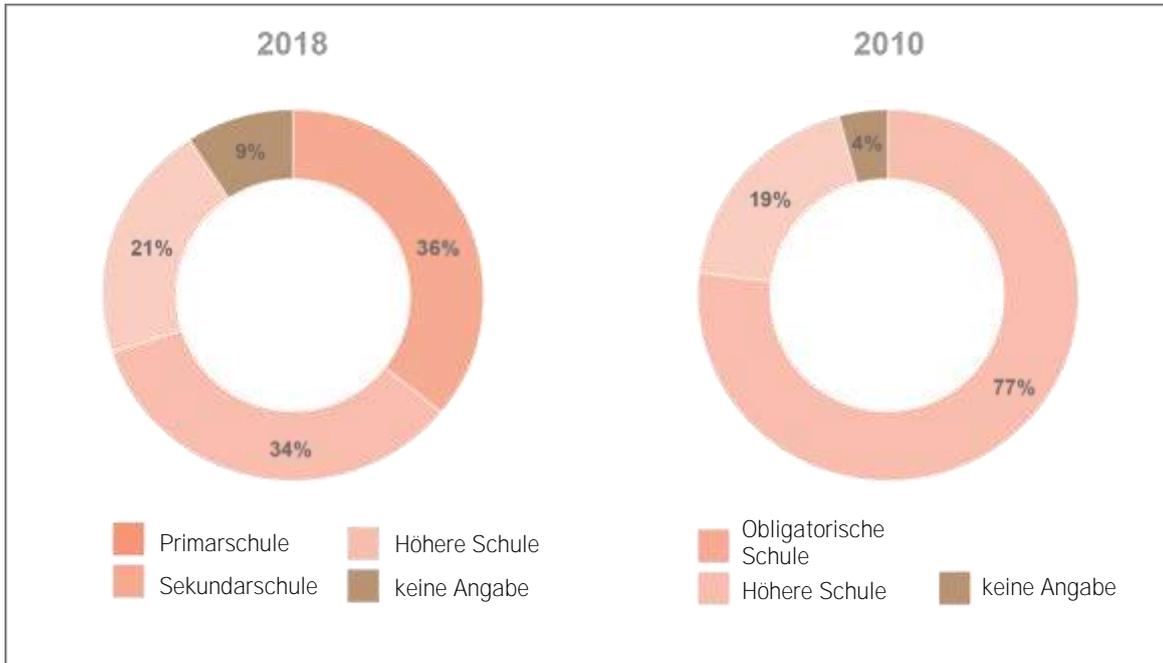
Zu diesen Bereichen wurden Fragen gestellt. Die Antworten müssen natürlich als subjektiv – aber echt – eingestuft werden, denn sie geben die Erfahrungen und Empfindungen der Fahrerinnen und Fahrer wieder.

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

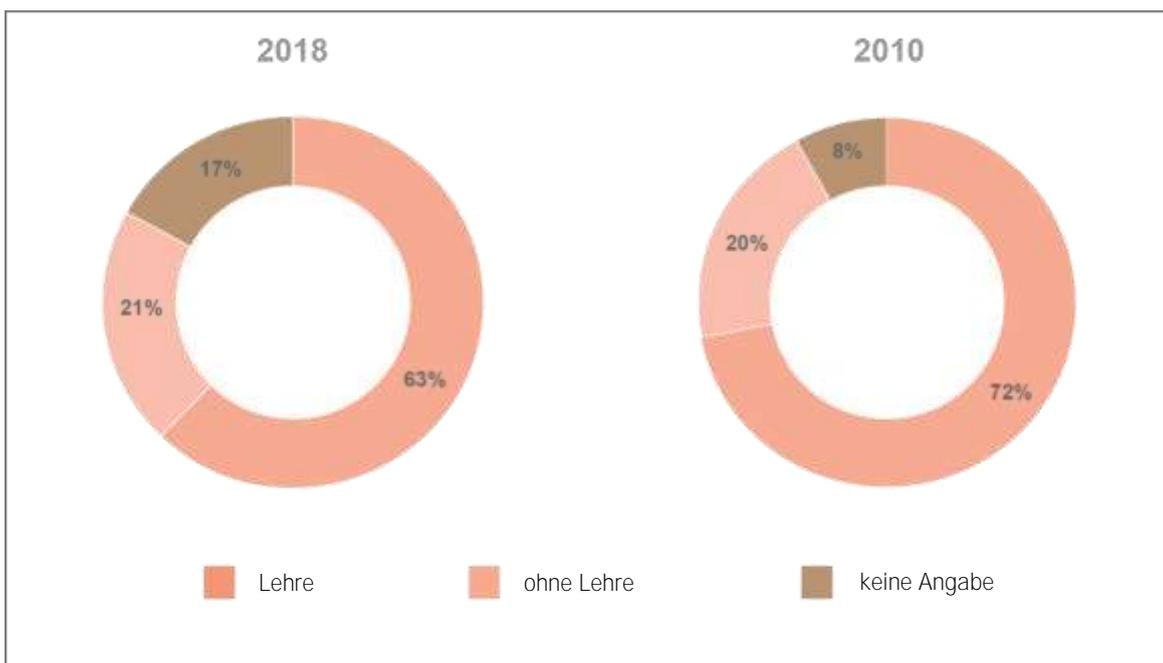
Wir haben insgesamt 497 Fragebogen ausgewertet, auch wenn einzelne Befragte auf gewisse Angaben verzichtet haben, die sie sehr persönlich betreffen (Alter, Schulbildung, Berufsausbildung, Art der Anstellung), obwohl wir garantiert haben, dass wir die Fragebogen vertraulich behandeln.

Wir haben die Auswertung in 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

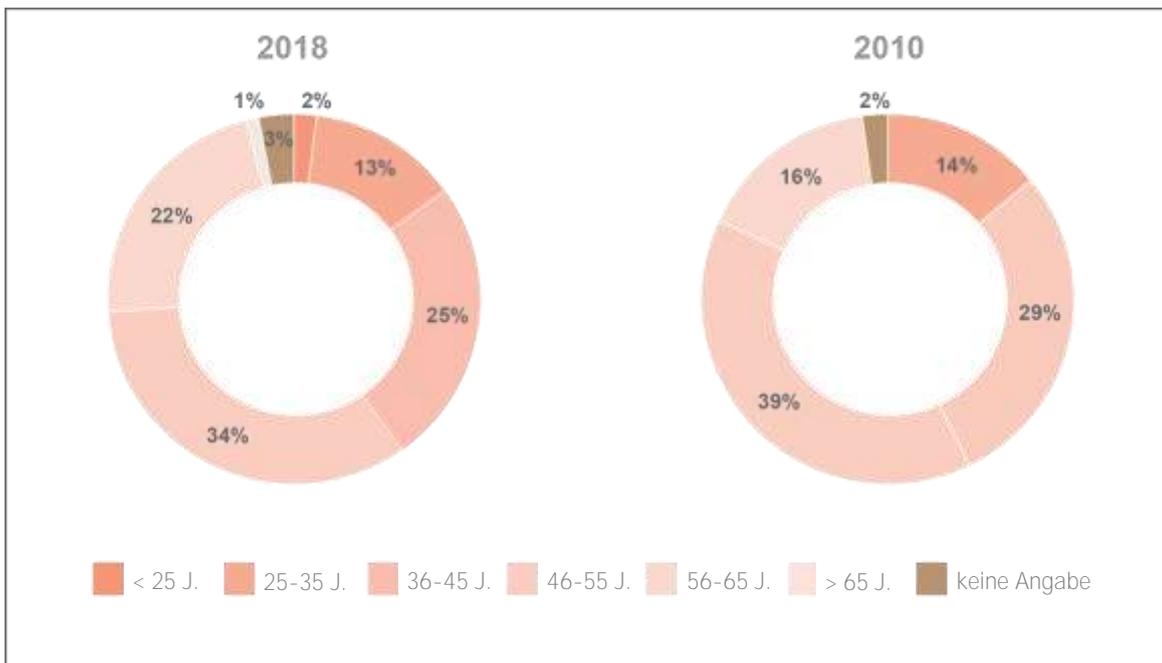


Berufsausbildung



Alter der Teilnehmenden

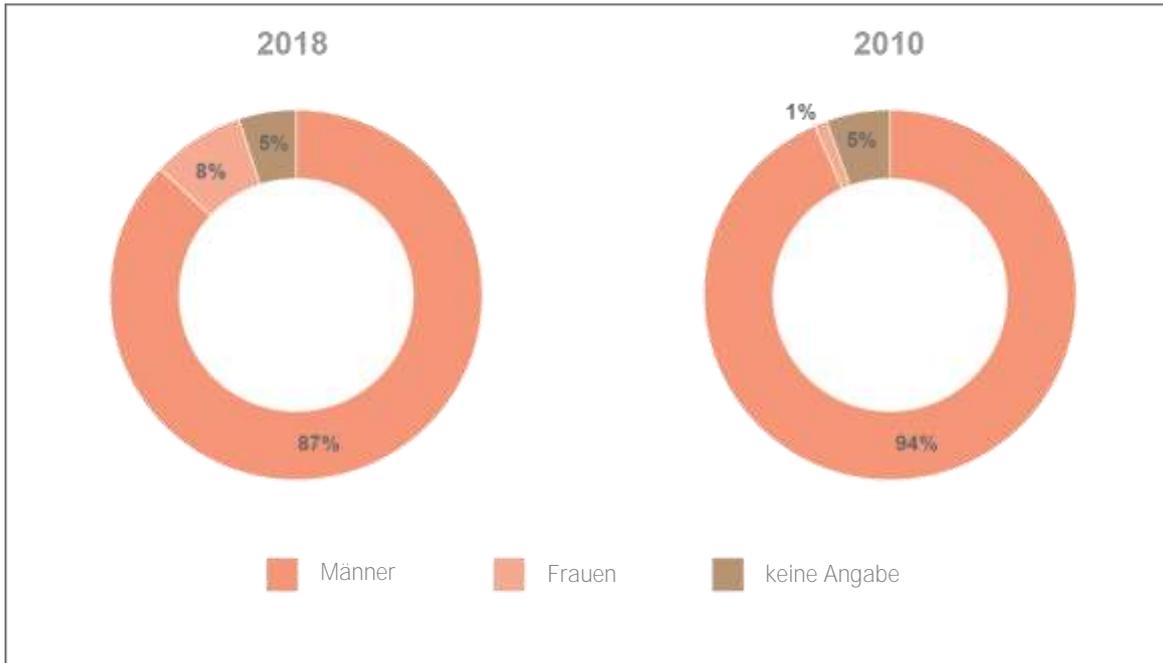
Wir stellen eine Zunahme der Personen im Alter von 56 bis 65 Jahren fest. 2010 machten sie 16 % aus, 2018 22 %. Gleichzeitig gab es keine Zunahme bei den Jüngsten. Wenn sich diese Entwicklung nicht umkehrt, werden die Unternehmen grosse Probleme mit dem Personalbestand bekommen.



Buschauffeur – ein Männerberuf

Innert zehn Jahren hat der Anteil der Männer im öffentlichen Verkehr leicht abgenommen. Noch sind wir aber von einer Frauentendenz weit entfernt. Es ist interessant, sich zu fragen, weshalb die Unternehmen bei den Ausschreibungen nicht mehr Frauen einstellen, zumal man sich gut vorstellen kann, dass die Arbeitsorganisation mit den untypischen Dienstzeiten gut Teilzeitarbeit und eine Vereinbarung von Berufs- und Familienleben ermöglichen würde.

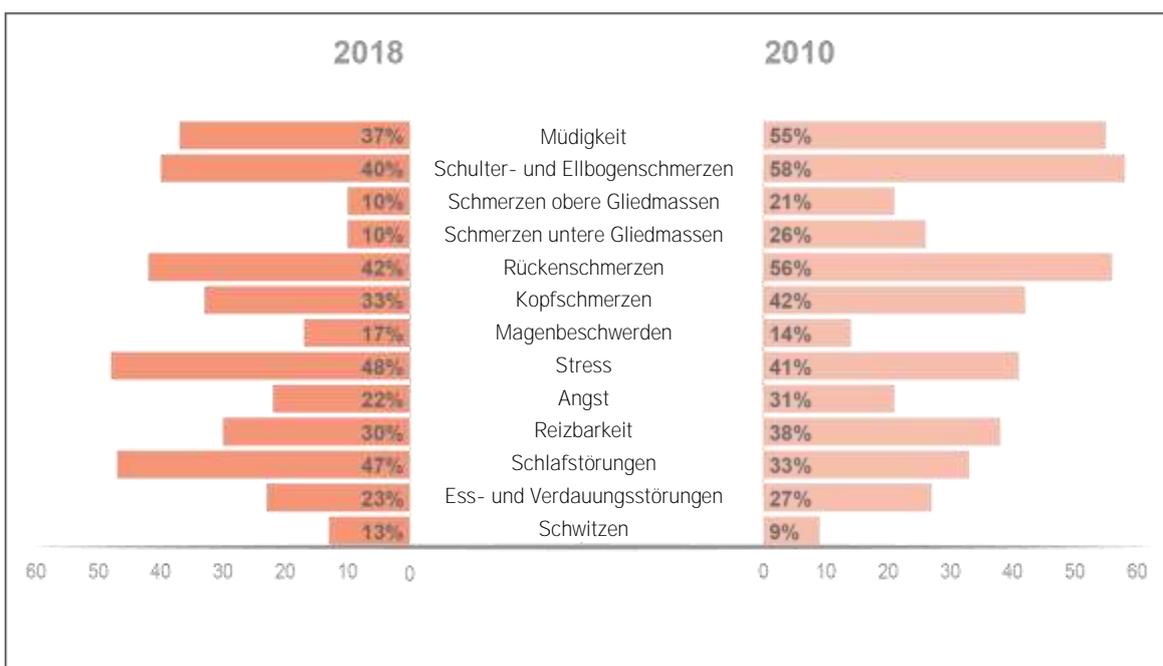
Wir erkennen verschiedene erklärende Umstände, die den Beruf wenig attraktiv machen: vorab die unregelmässigen Arbeitszeiten, die bei einer Vollzeitstelle, insbesondere bei der kurzfristigen Einsatzplanung, die Vereinbarung von Beruf- und Familienleben verunmöglichen. Teilzeitarbeit wird von den Unternehmen nach wie vor als Notlösung angesehen, die man erschöpften Mitarbeitern zugesteht oder als Mittel einsetzt, um Planungsprobleme zu beheben. Die Bereitstellung von Infrastrukturen (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.



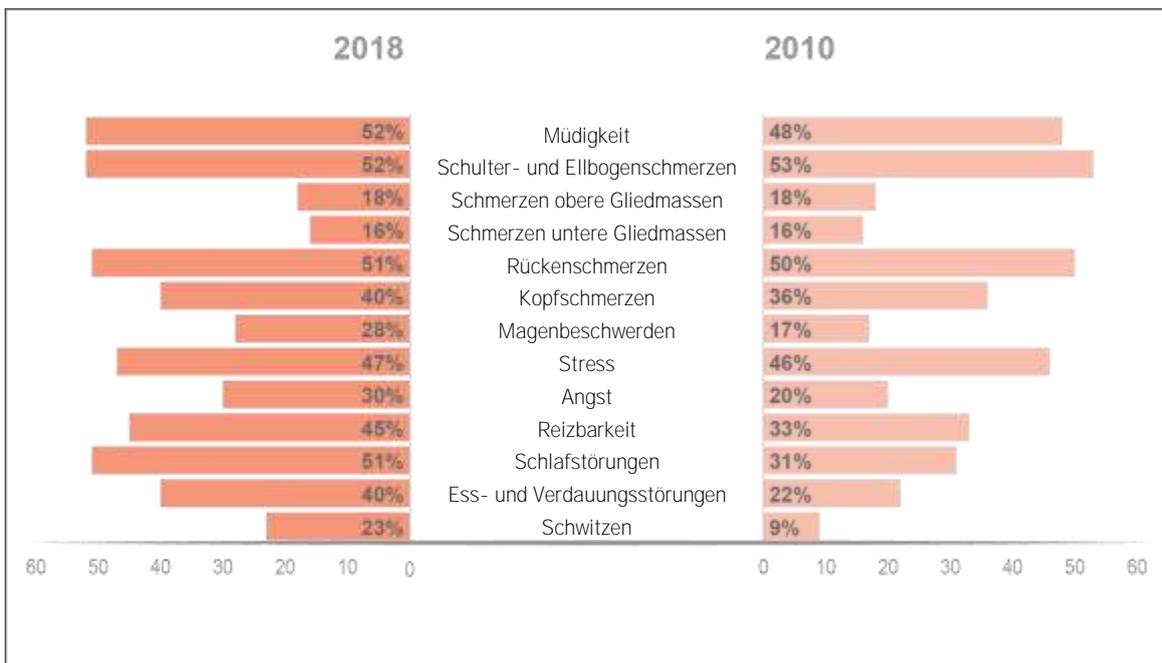
Gesundheitsprobleme nach Altersgruppen

Gesundheit 25-35 Jahre

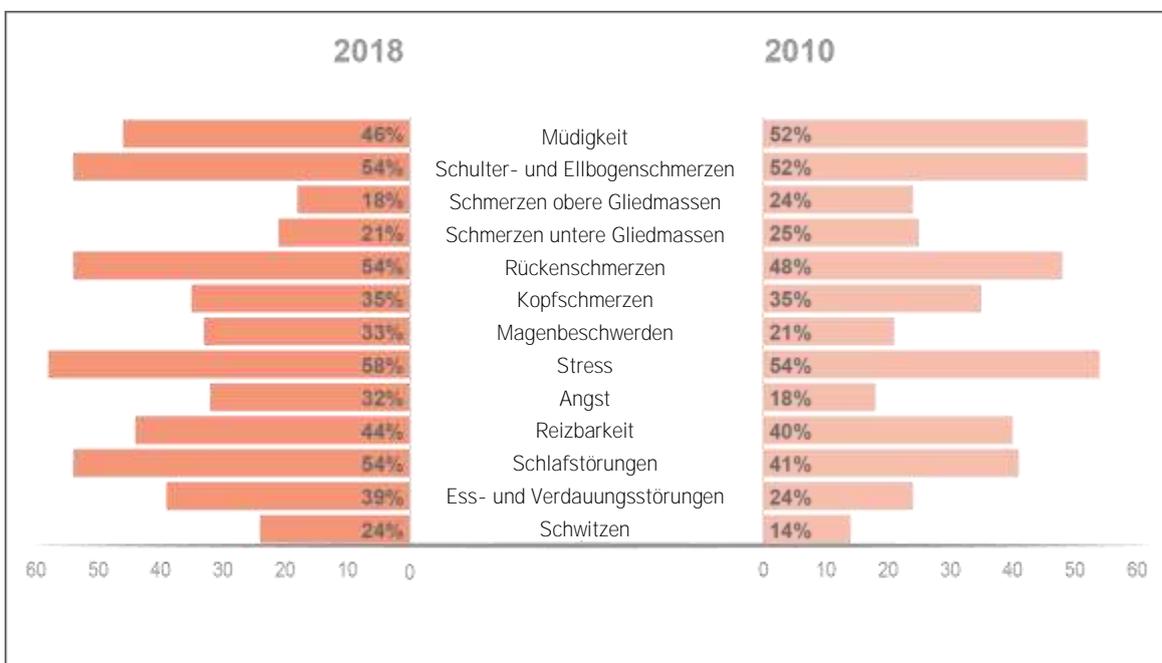
Gemäss der Weltgesundheitsorganisation (WHO) ist «Gesundheit ein Zustand des vollständigen physischen, mentalen und sozialen Wohlbefindens und besteht nicht nur in der Abwesenheit einer Krankheit oder eines Gebrechens».

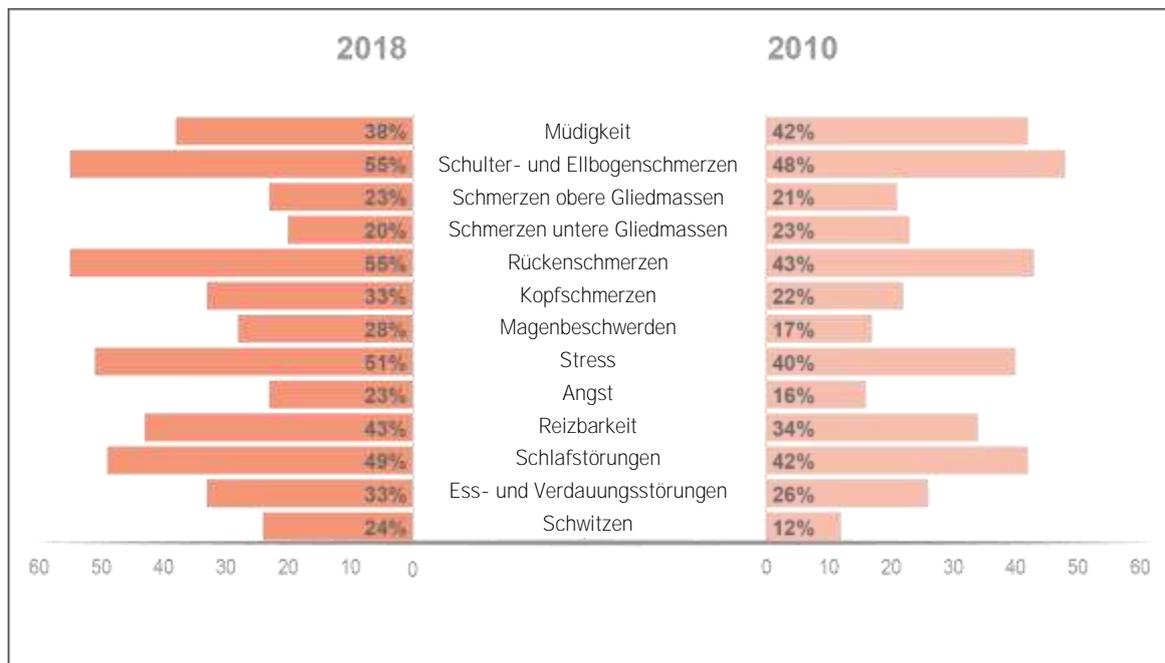


Gesundheit 25-35 Jahre



Gesundheit 46-55 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.

2. 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 Nacharbeit 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. Jede, 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*

Das Wissen über den Zusammenhang von Stress und dauerhafter Beeinträchtigung der Gesundheit muss die Aufmerksamkeit auf den kausalen Ablauf der Entwicklung richten: Tatsächlich ist Stress eine Fähigkeit des Körpers, auf die Umgebung zu reagieren und sich anzupassen. Der Organismus reagiert auf Stresseinflüsse in drei Phasen (Alarm, Widerstand, Erschöpfung). Das ist das allgemeine Anpassungssyndrom, das 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 die Zunahme des Stresses zurückführt, sondern annimmt, ihn im Griff zu haben. Die Fahrerinnen und Fahrer haben sich 2010 über die Nachtarbeit beschwert, nun scheinen sie sich eher daran gewöhnt zu haben, wogegen sie die Arbeit am Sonntag und in Spitzenverkehrszeiten als beschwerlicher einstufen.

Die Stressfaktoren (Aggressivität der andern Verkehrsteilnehmer, der Passagiere, Verspätungen, Verkehrsstörungen) sind zurückgegangen. Setzt man diesen Rückgang bei der Qualität der Arbeitsumgebung in Zusammenhang mit den Ansprüchen an die Gesundheit, muss man unter dem Blickwinkel der Stressgewöhnung, die sich bei den Essens- und Verdauungsbeschwerden und den Schlafstörungen zeigen, einen Ausdruck von krankhaftem Stress erkennen.

Weiterhin am meisten verbreitet sind Beschwerden des Bewegungsapparats, die die Muskulatur, die Gelenke, die Sehnen, die Bänder, die Nerven und die Blutzirkulation betreffen. Die sitzende Haltung während langer Zeit führt zu Unbequemlichkeit, einem Betäubungsgefühl und Prickeln, und sie äussert sich in Schmerzen, vor allem in Rücken, Nacken, Schultern und den oberen Extremitäten, aber auch den unteren Extremitäten. Diese Beeinträchtigungen werden durch die repetitiven Hand- und Armbewegungen und die unbequeme und schmerzhaft Körperhaltung verursacht.

Nachtarbeit und unregelmässige Dienste

Die Auswirkungen der Nachtarbeit und der unregelmässigen Dienste sind nachgewiesen für Schläfrigkeit, Schlafqualität, Schlafdauer und das metabolische Syndrom. Beeinflusst sind auch die psychische Gesundheit und die kognitiven Leistungen, es drohen Gewichtszunahme und Übergewicht. Studien weisen auch auf eine Anfälligkeit für Diabetes Typ 2 und Gefässerkrankungen hin, Auswirkungen auf Schwangerschaften sind wahrscheinlich.¹

Es gibt individuelle Unterschiede bei den Auswirkungen der Dienstzeiten in Verbindung mit andern Faktoren wie etwa dem Chronotyp oder sozialen Bedingungen – insbesondere, ob es sich um eine persönliche Entscheidung handelt oder einen wirtschaftlichen Zwang.

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

Rund 8 von 10 Betroffenen erachten eine Dienstschicht von über 10 Stunden täglich als lästig. 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 Dienstschichten am wenigsten, oft haben sie sich vollständig an die Situation angepasst und organisieren ihr Sozialleben während den langen Pausen, insbesondere

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

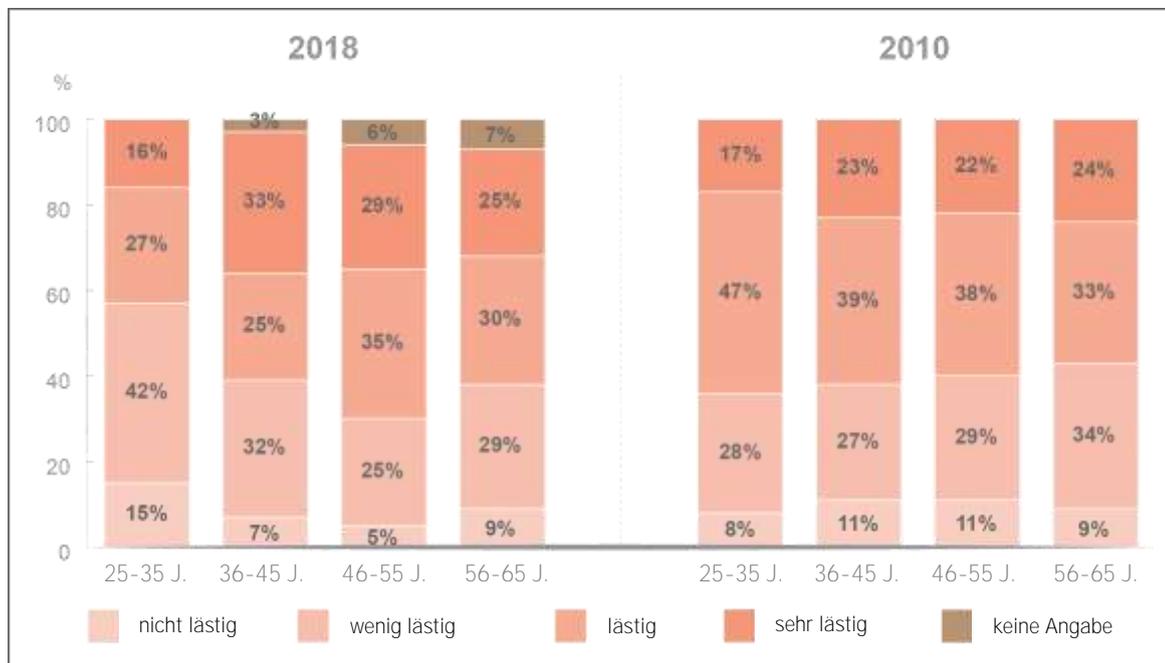
im Regionalverkehr mit verkehrsfreien Zeiten.

Stimmung am Arbeitsplatz

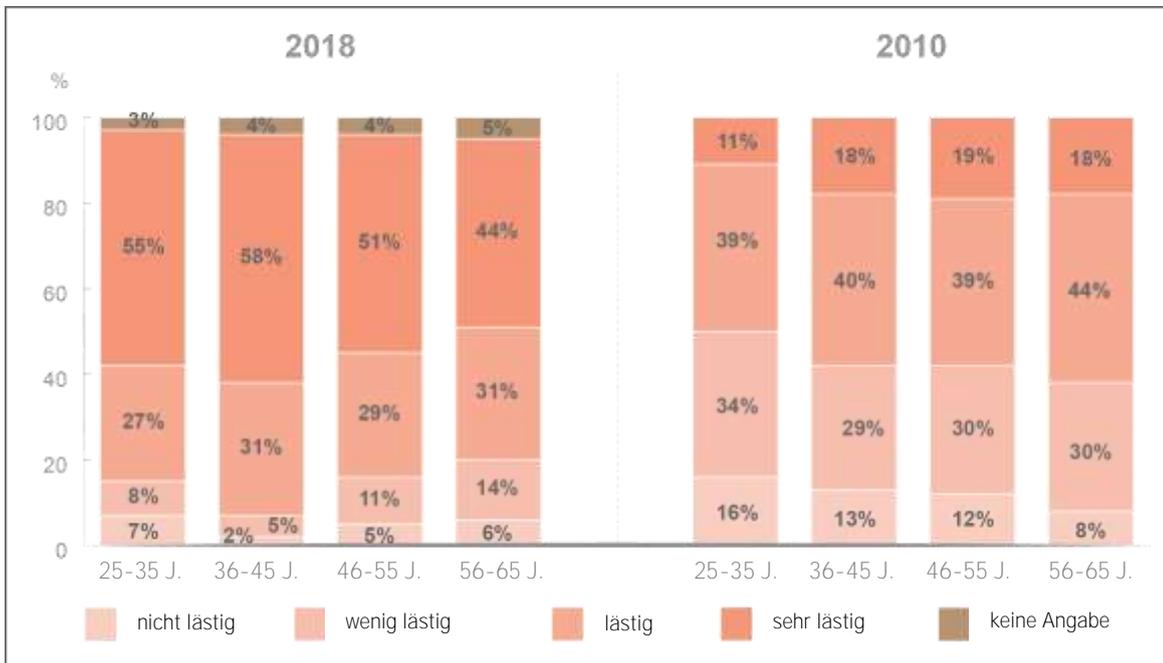
Die allgemeine Arbeitszufriedenheit ist eine Frage der Umgebung. Im Zusammenhang mit einem angespannten Arbeitsmarkt, mit Flexibilisierung und wenig attraktiven Löhnen, insbesondere im Verhältnis zum Bildungsniveau, beurteilen die Angestellten ihren Arbeitsplatz in den Unternehmen des öffentlichen Verkehrs tatsächlich von guter Qualität, was die Arbeitsplatzsicherheit betrifft. Freiheit und Unabhängigkeit werden sehr häufig gut beurteilt, wobei die Arbeit mehr und mehr normiert und die Dienstpläne zunehmend straff sind, und trotz den Steuerungen und Kontrollen beim Fahrdienst in den grossen Städten verbleibt das Gefühl, Herr im Fahrzeug zu sein. Erfreulich ist, dass bei dieser Arbeit, die als einsam gilt, die Fahrerinnen und Fahrer die Solidarität untereinander als befriedigendes Element nennen. Es gibt keinen Zweifel, dass die gewerkschaftliche Arbeit ihnen nicht fremd ist.

Wir stellen fest, dass rund ein Drittel der Fahrerinnen und Fahrer angibt, gearbeitet zu haben, ohne im Vollbesitz ihrer Kräfte gewesen zu sein. Müssen wir daraus folgern, dass die Mittel zur Absenzbewirtschaftung der Unternehmen vom Personal häufig als Druckmittel wahrgenommen wird und sie deshalb lieber krank zur Arbeit gehen, als ihre Abwesenheit begründen zu müssen? Das müsste uns zu Gedanken über die Sicherheit der Passagiere führen und bei einem Unfall, bei dem der Mitarbeiter als «fahruntauglich» beurteilt wird, zur Frage seiner Verantwortung und der seines Arbeitgebers.

Aggressionen der Passagiere



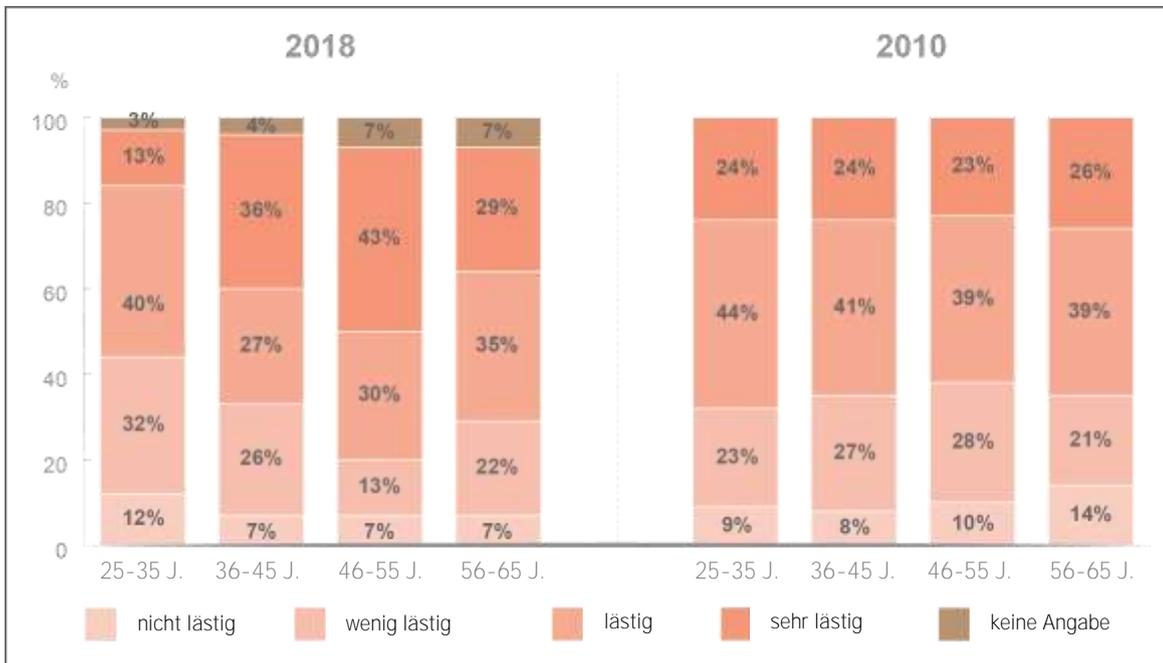
Verspätungen gegenüber dem Fahrplan



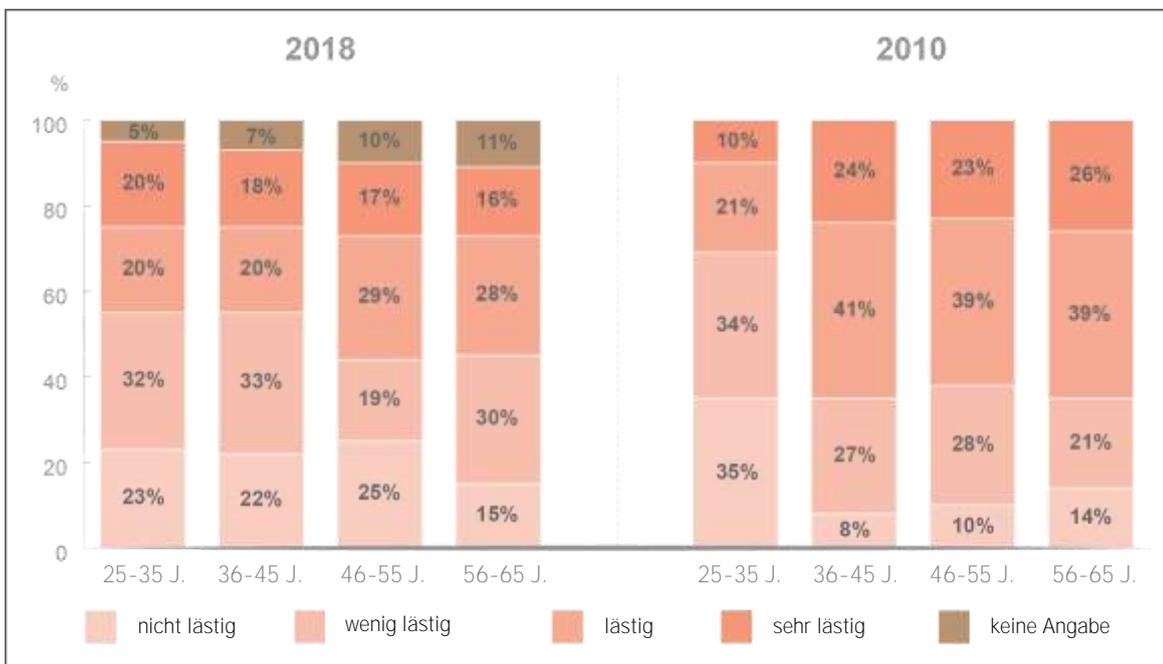
Verkehrsbehinderungen



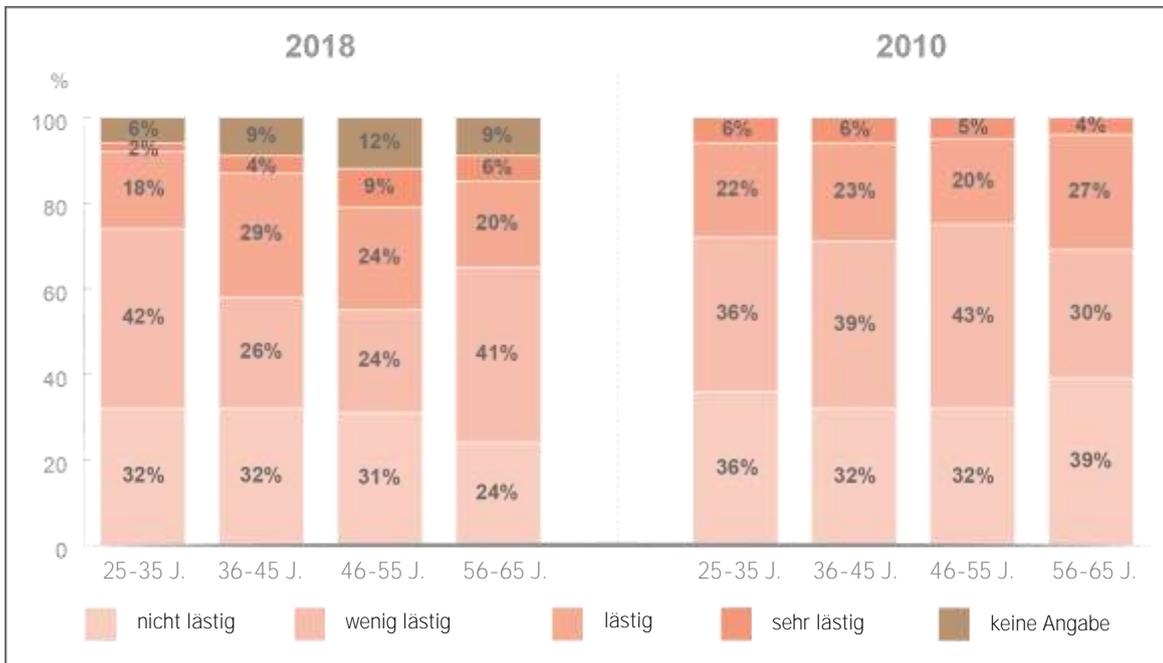
Aggressivität der anderen Verkehrsteilnehmer



Nacharbeit (ab 22 Uhr)



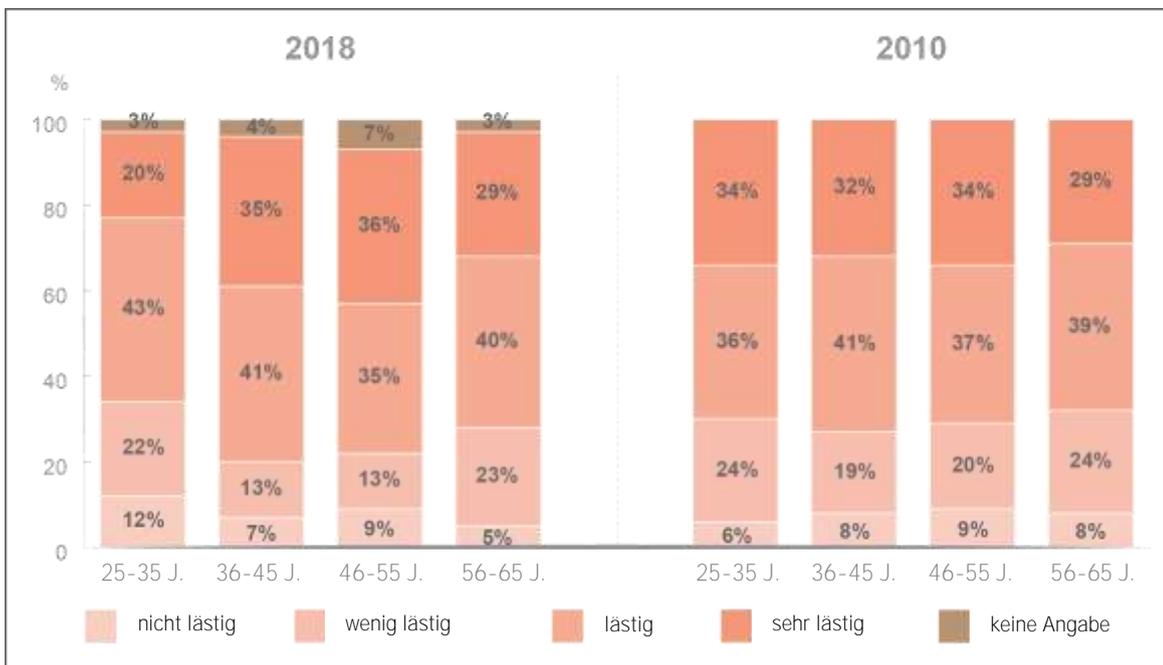
Abendarbeit (ab 18 Uhr)



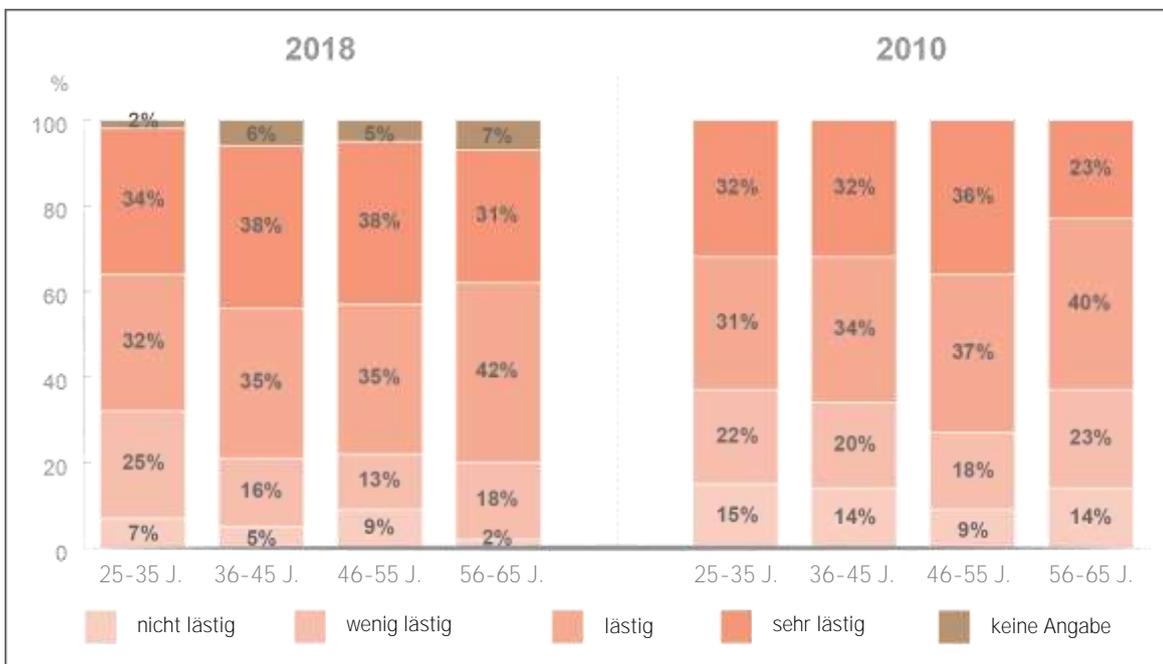
Sonntagsarbeit



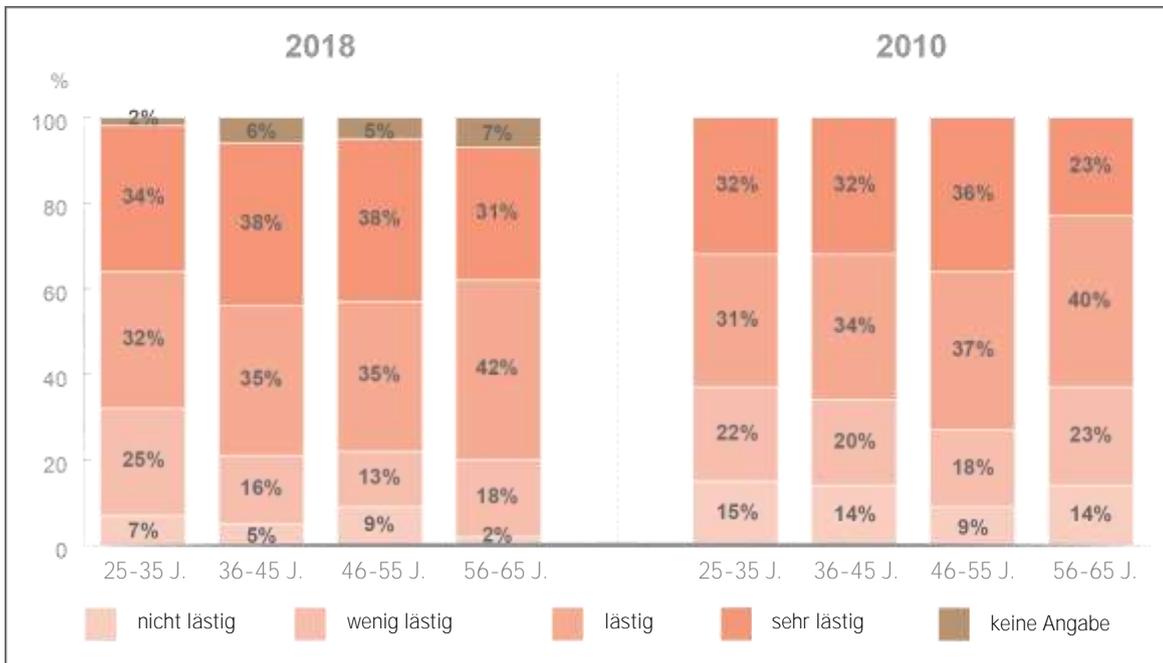
Verkehrsverhältnisse



Verhalten der Zweiradfahrer



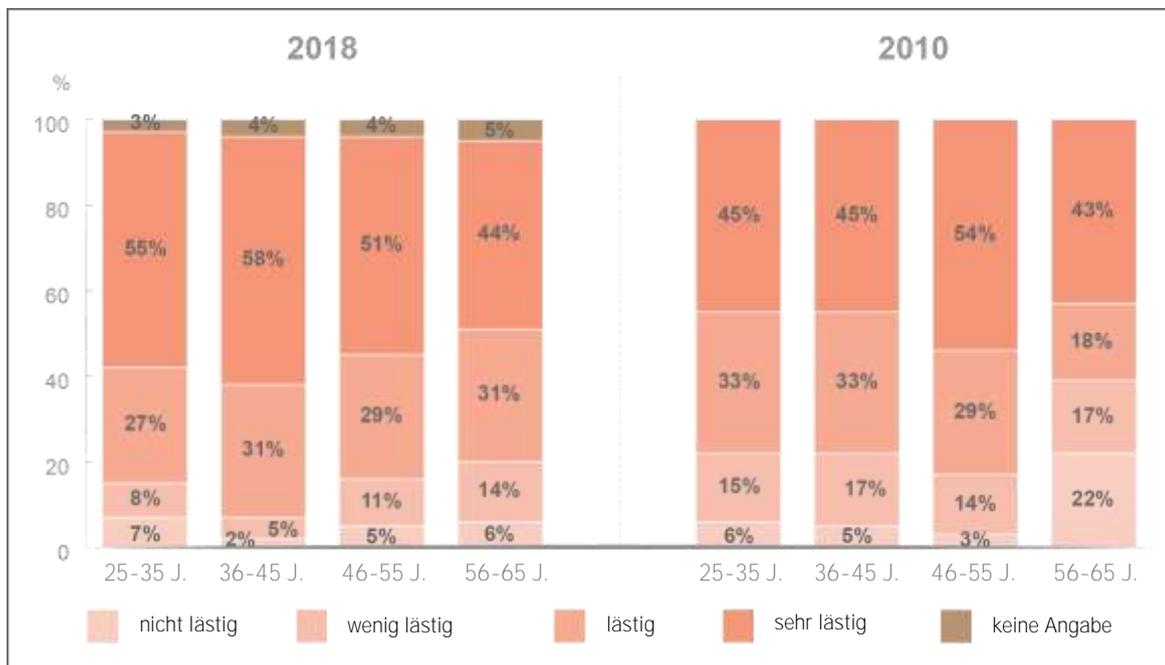
Lenkzeit über 4 Stunden



Lange Dienstzeit ohne Zugang zu Toiletten

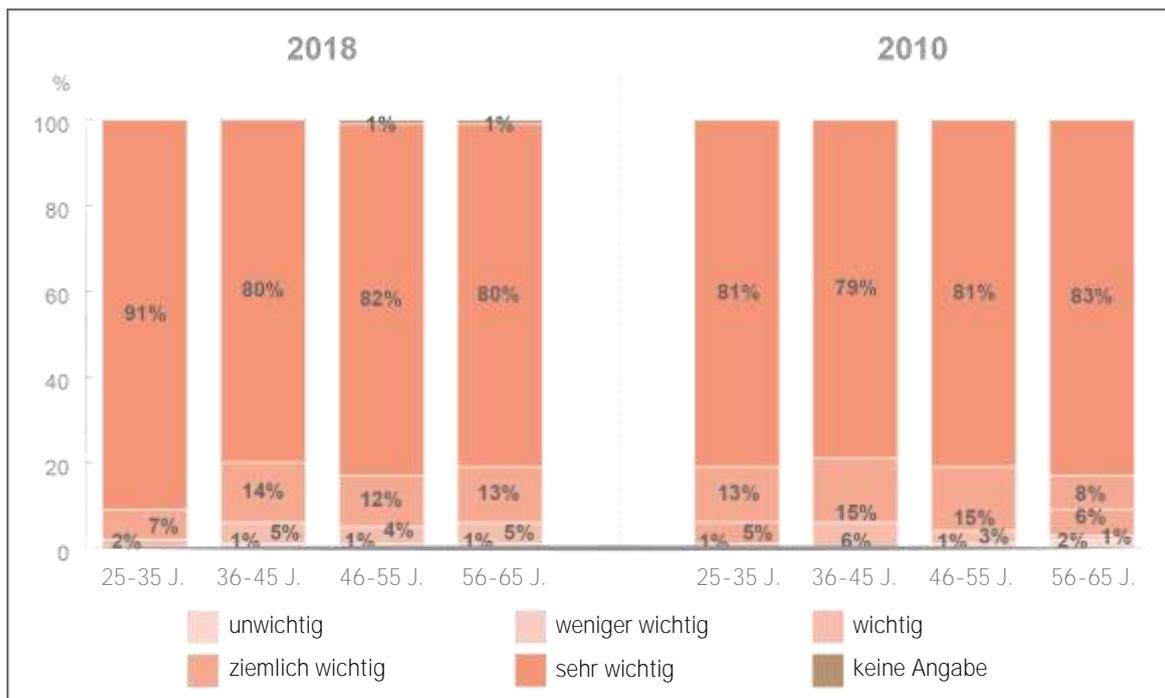


Dienstschrift über 10 Stunden

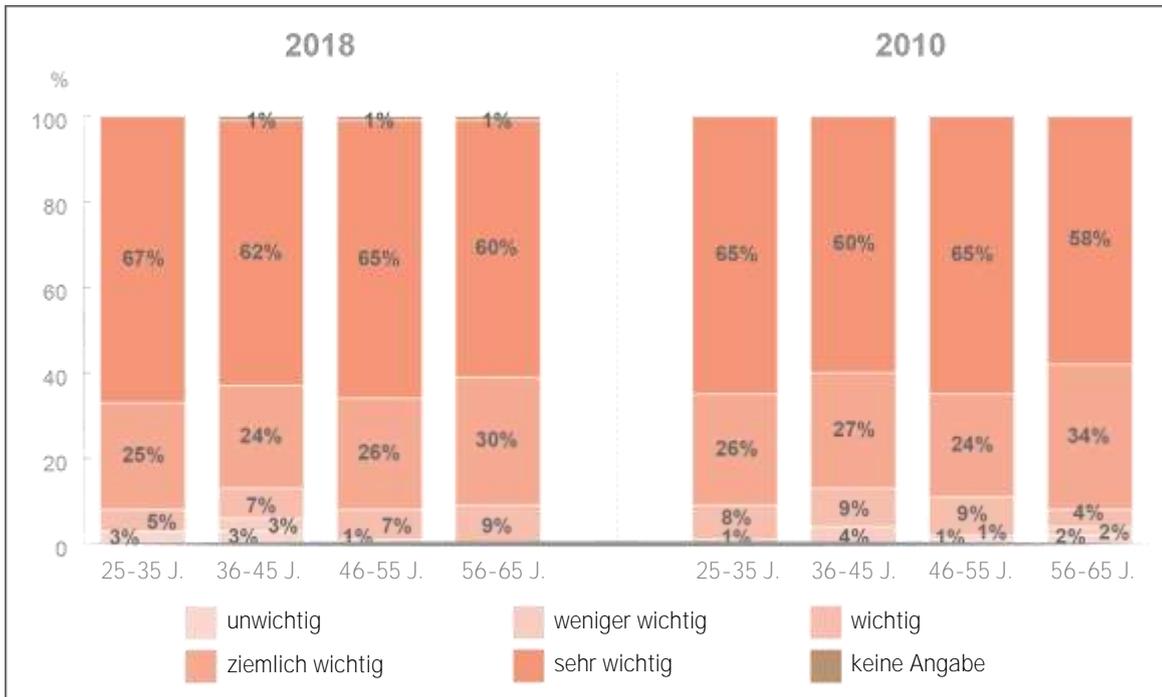


Ergonomie

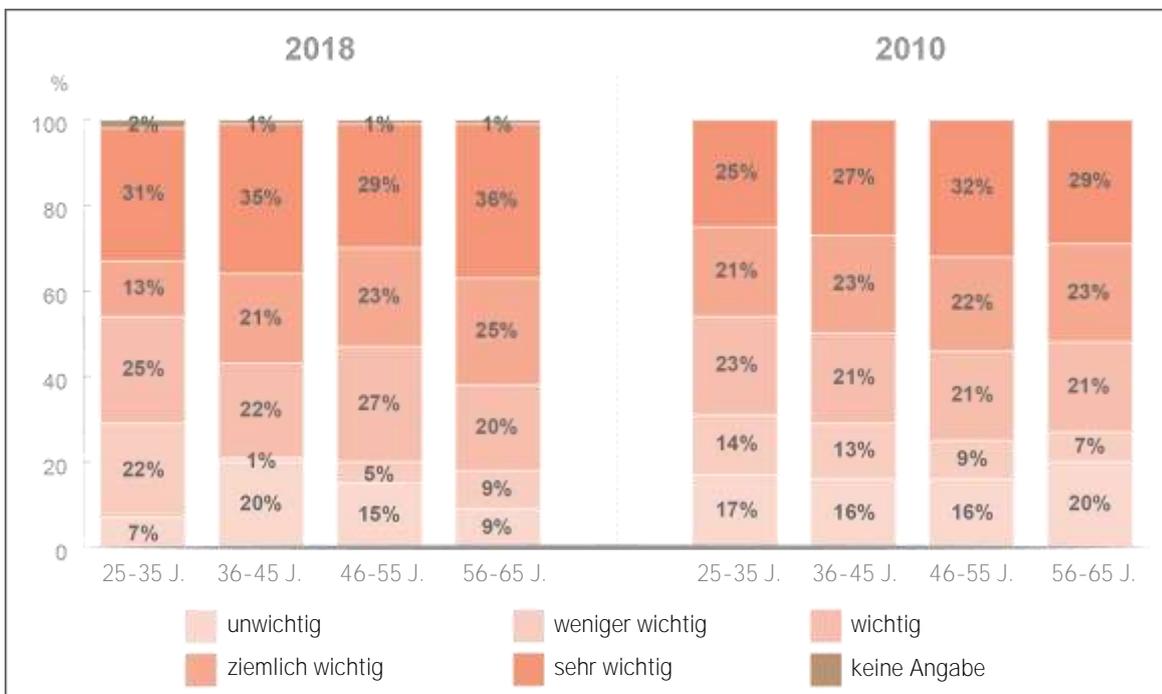
Qualität des Fahrersitzes



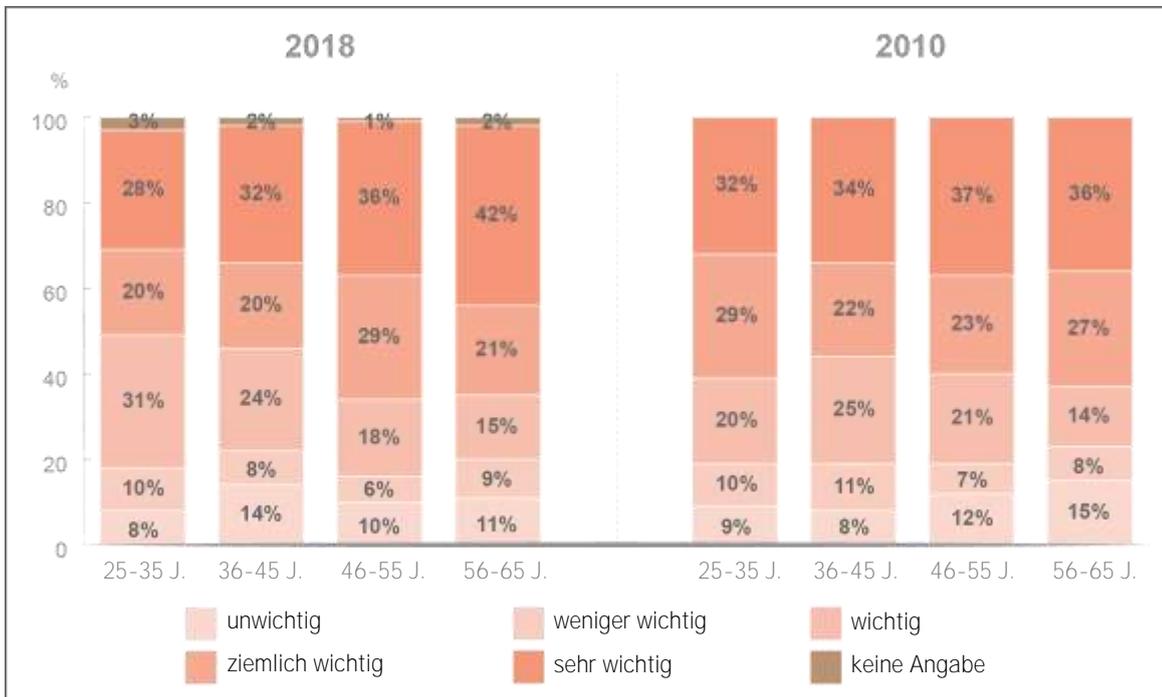
Anordnung und Bedienung der Fahrinstrumente



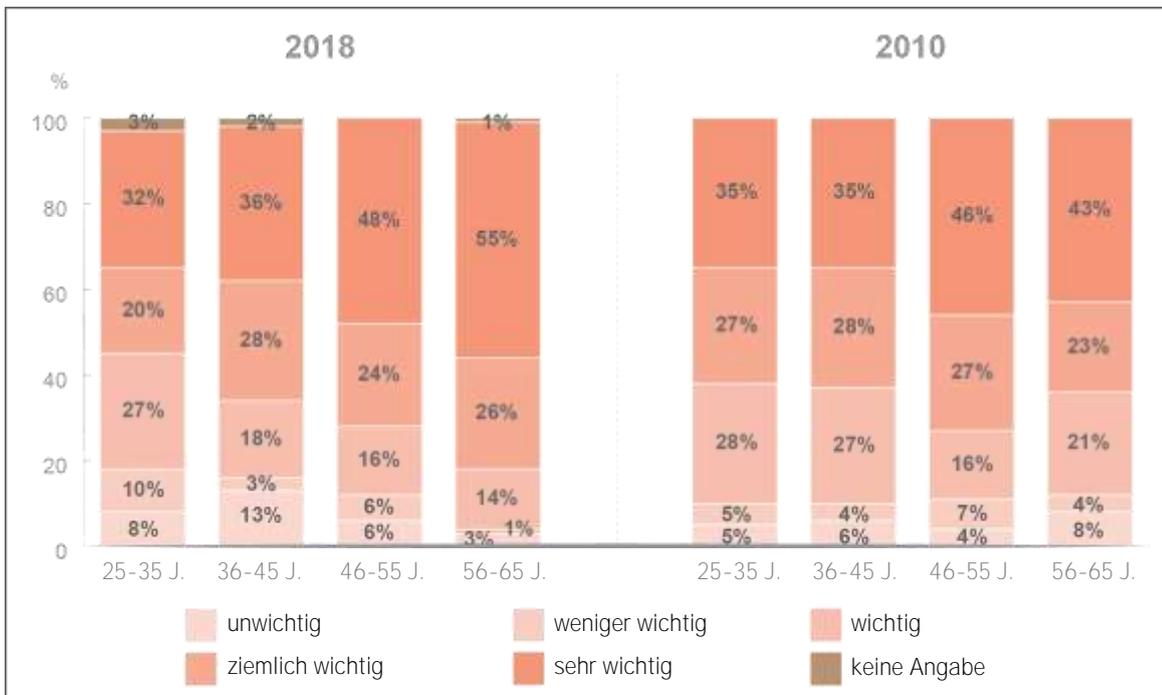
Geschlossene Fahrerkabine



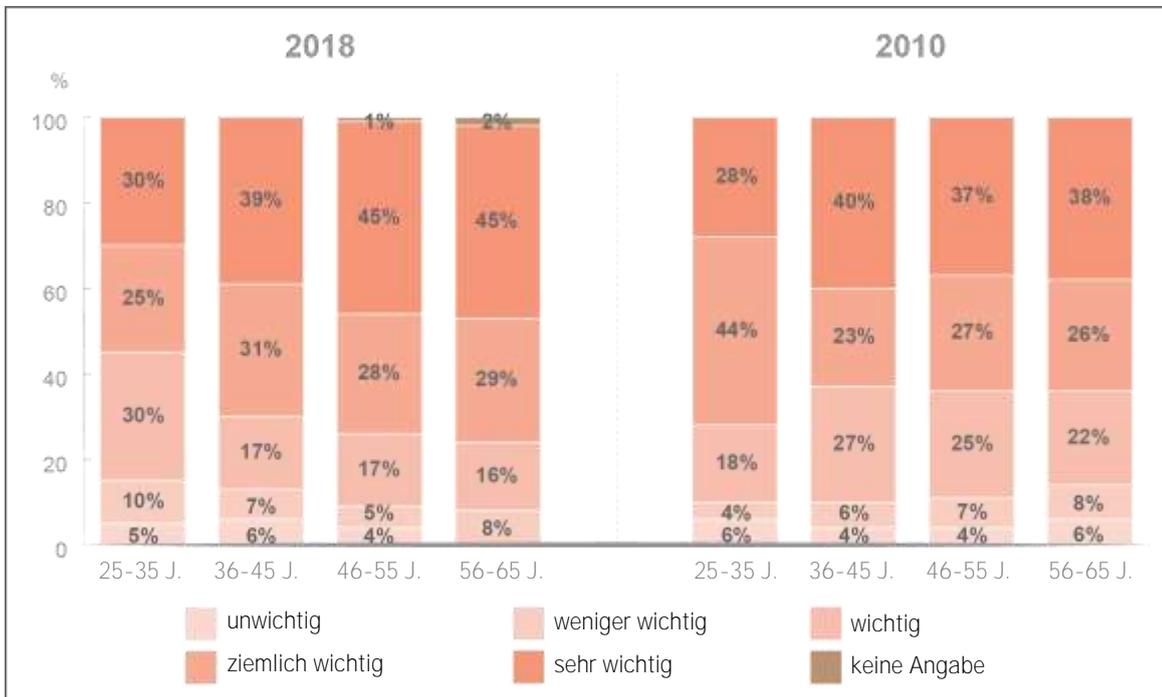
Schliessung der vorderen Tür



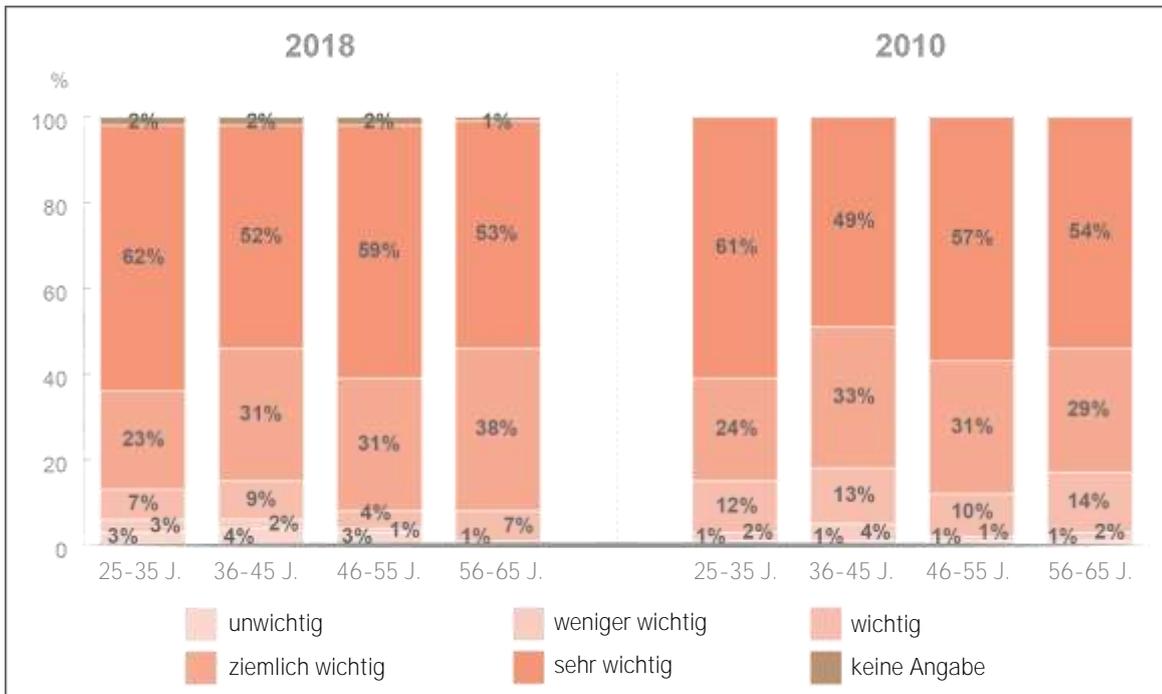
Durchzug



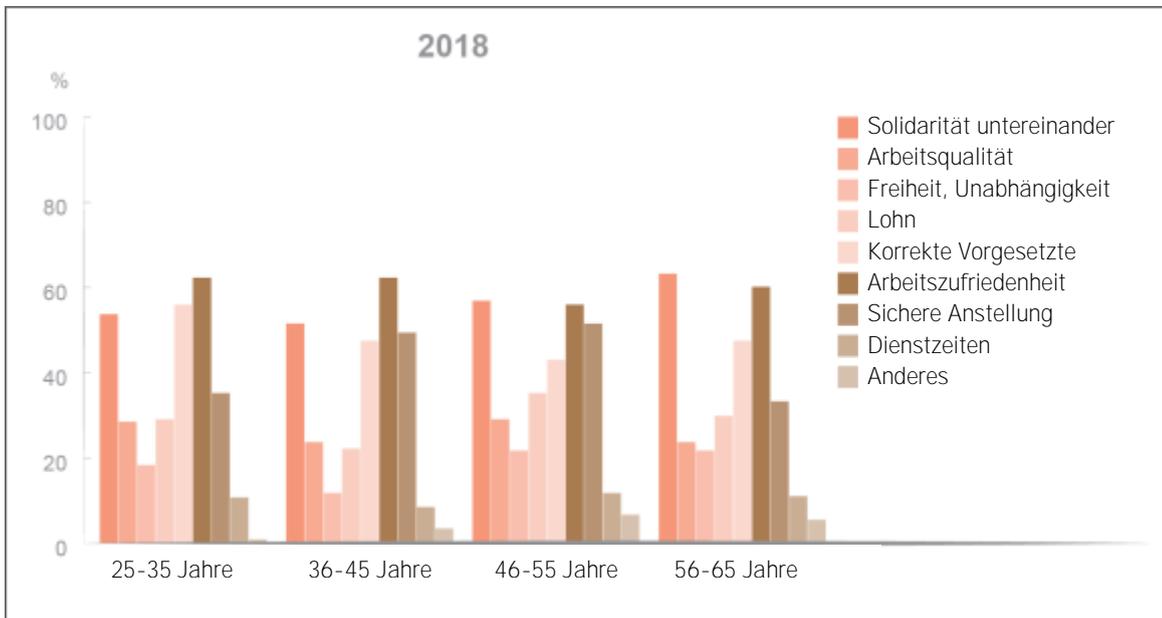
Lärm im Fahrzeug



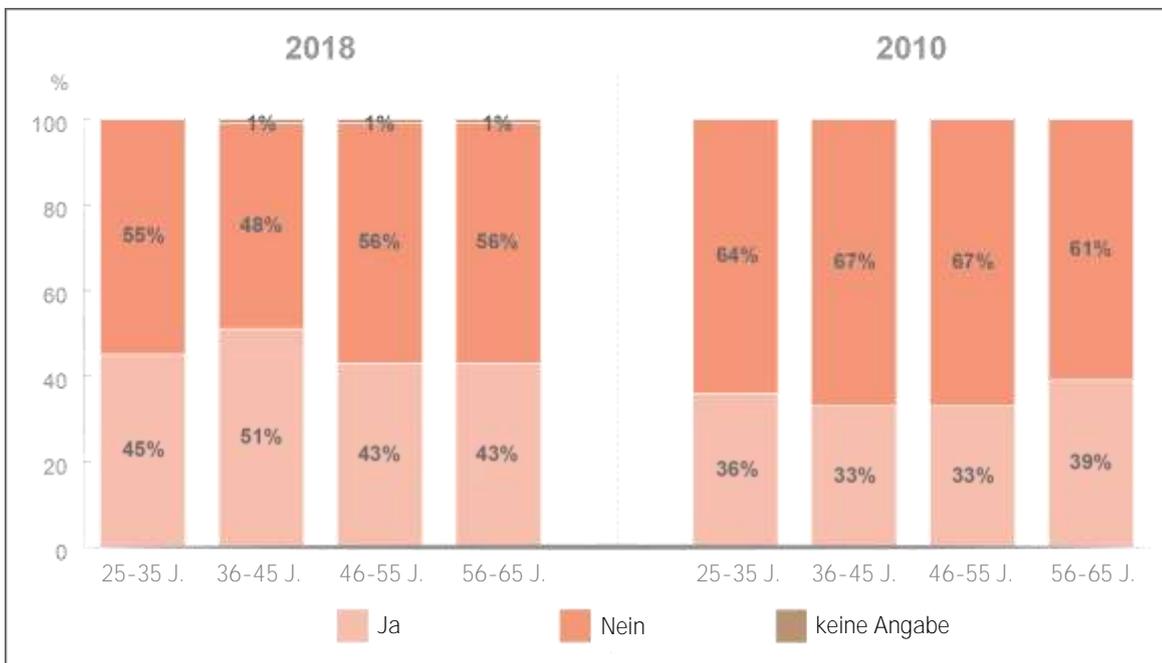
Belüftung – Klimatisierung



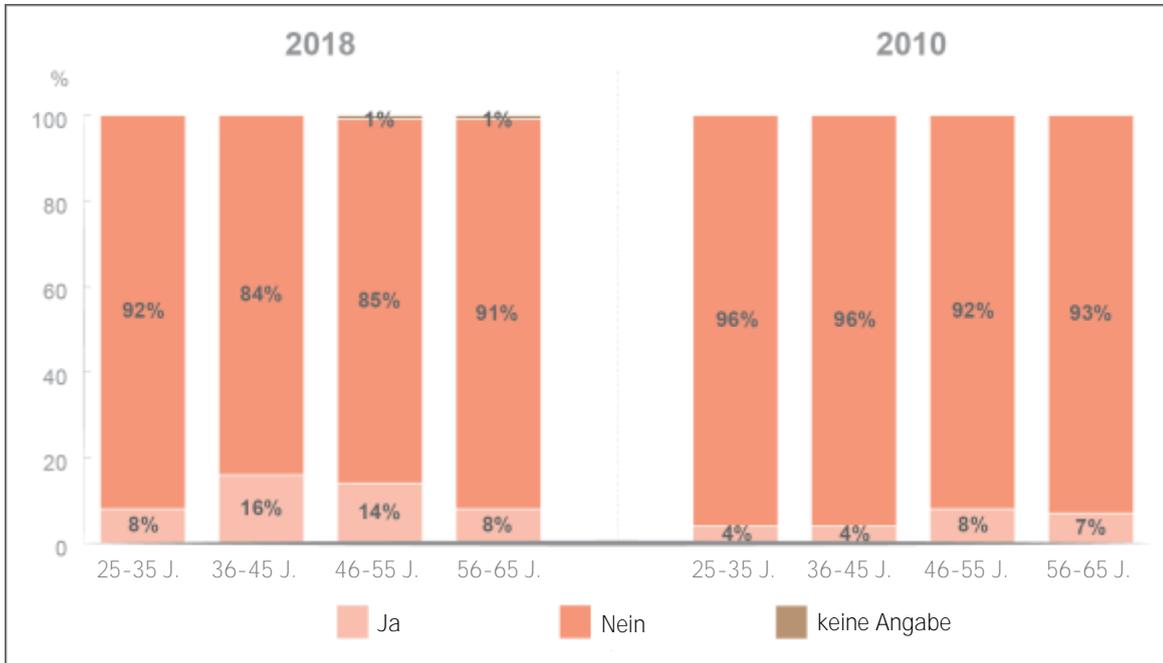
Was gut ist



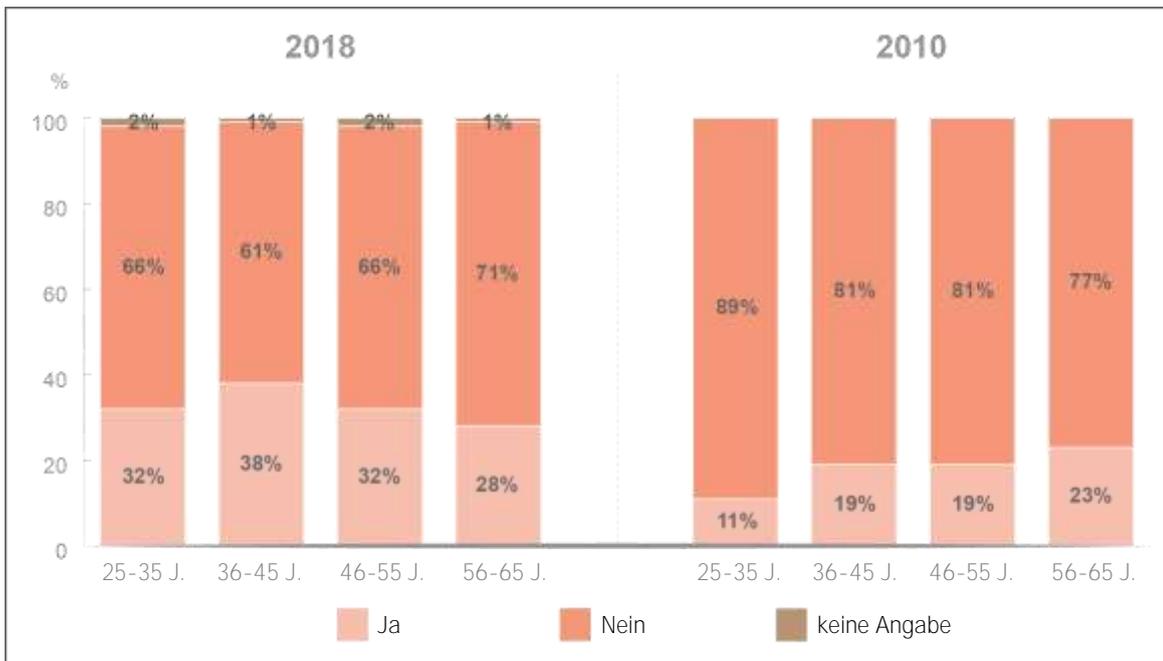
Mussten sie in diesem Jahr aus gesundheitlichen Gründen der Arbeit fernbleiben?



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?

