

Bus und Bahn: Mehr Stress am Steuer

Die Arbeitsbelastung von Bus- und Straßenbahn-Fahrern ist deutlich gestiegen, zeigt eine neue Studie. Eine Folge des größeren Wettbewerbsdrucks im öffentlichen Nahverkehr.

Die Vorgabe kam im Jahr 2007 von der EU-Kommission: Mehr Wettbewerb, national und europäisch, sollte zu mehr Effizienz im Öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) beitragen. Das hat gewirkt. Zwar haben die meisten deutschen Großstädte die Aufträge für Bus- und Bahnlinien auf ihren Straßen weiter an ihr kommunales Nahverkehrsunternehmen vergeben. Doch diese Direktvergaben waren mit harten Preisverhandlungen verbunden und sind zeitlich befristet. Konfrontiert mit der von der EU vorgesehenen Alternative – einer europaweiten Ausschreibung – haben viele Verkehrsbetriebe ihre Produktivität erhöht und Kosten gesenkt. Eine qualitative Untersuchung im Auftrag der Hans-Böckler-Stiftung* beleuchtet die Kehrseite dieser wirtschaftlichen Restrukturierung. Häufig wurden Stellen gestrichen, Arbeitszeiten verlängert und die Bezahlung – vor allem bei Neueinstellungen – abgesenkt.

Wie sich das auf die Beschäftigten im Fahrbetrieb auswirkt, analysiert der Unternehmensberater Hubert Resch. Er befragte in fünf großen kommunalen Verkehrsbetrieben Fahrerinnen und Fahrer, die Verantwortlichen für die Dienstpläne, Betriebsräte und Arbeitsdirektoren. Fazit des Experten: Auf der Positiv-Seite stehe der Erhalt der öffentlichen Unternehmen und die Sicherung von Arbeitsplätzen. Und im Vergleich zu privaten Nahverkehrsunternehmen seien Löhne und Sozialstandards nach wie vor relativ gut.

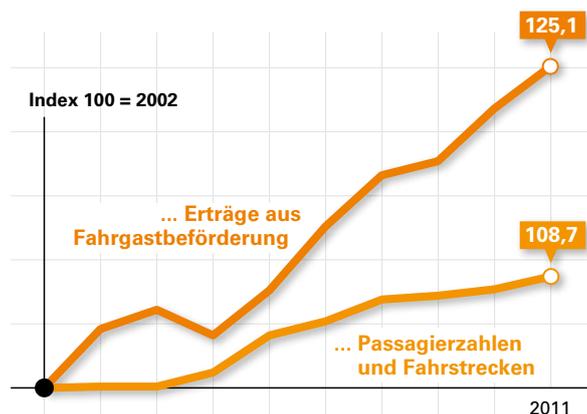
Das wissen auch die Fahrerinnen und Fahrer. Doch mit den alltäglichen Bedingungen sind viele nicht zufrieden, zeigt die Studie. Nur bei einem der fünf untersuchten Unternehmen blieb die Zahl der Beschäftigten im Fahrdienst stabil. In den anderen sank sie um gut 10 bis über 40 Prozent, zum Teil auch durch Fremdvergaben an Billiganbieter. Für die Fahrer bedeutet das längere Arbeitszeiten und noch straffere Betriebsabläufe – damit sei eine ohnehin schon anstrengende und verantwortungsvolle Tätigkeit im Schichtdienst noch deutlich belastender geworden, so Resch.

Die wichtigste Größe für die Bewertung der Arbeitsbelastung von ÖPNV-Chauffeuren sind die aktiven Lenkzeiten am Steuer oder an der Straßenbahnkurbel. Die sind laut Reschs Berechnung deutlich länger geworden – um 15 bis 60 Minuten am Tag je nach Betrieb. Die kräftige Zunahme kommt dadurch zustande, dass zusätzlich zu einer Verlängerung der tariflichen Arbeitszeit von 38,5 auf 39 Wochenstunden die Arbeit verdichtet wurde. So wandelten die Unternehmen bezahlte in unbezahlte Pausen um. Wendezeiten der Fahrer wurden bis aufs gesetzliche Mindestmaß reduziert, Wegezeiten meistens ganz gestrichen. Diese „Pufferzeiten“ hätten bisher dazu beigetragen, die Belastung aus der reinen Fahrtätigkeit abzumildern, erklärt der ÖPNV-Experte. „Jetzt geht die Entwicklung dahin, die Arbeitszeit ganz mit Lenkzeiten auszufüllen.“

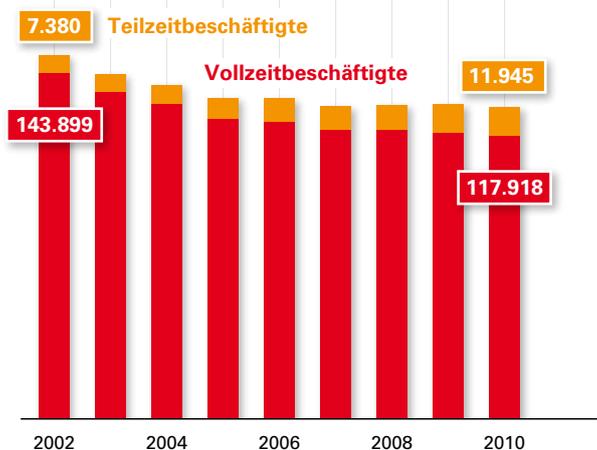
Zwar attestieren die Befragten auch einige Fortschritte: Ihre Arbeitszeitwünsche würden im Dienstplan stärker berücksichtigt als früher, auch die Betriebsräte können mehr Einfluss nehmen. Aber das mildere den gestiegenen Arbeits-

Weniger Beschäftigte im ÖPNV

Im deutschen Öffentlichen Personennahverkehr entwickelten sich die ...



... und die Beschäftigtenzahlen:



Quelle: Verband Deutscher Verkehrsunternehmen 2010/2012 | © Hans-Böckler-Stiftung 2012

druck allenfalls ein wenig. Zumal gleichzeitig der Straßenverkehr in den untersuchten Großstädten dichter werde und Probleme mit aggressiven Fahrgästen zunehmen.

Unter dem Strich, so Resch, sähen viele Fahrer „die Schmerzgrenze nicht nur als erreicht an, sondern zum Teil bereits als überschritten“. Das wiege besonders schwer, weil schon vor den Rationalisierungen ein relativ hoher Anteil den Fahr-Job gesundheitlich nicht durchhielt. Der Fachmann geht von 10 bis 20 Prozent aus, die vorzeitig ausscheiden mussten. „Die Fahrdienstuntauglichkeit und die schon heute mit Krankenständen um die 10 Prozent hohe Krankenquote dürften mittelfristig zunehmen“, schätzt Resch. ◀

* Quelle: Hubert Resch: Arbeitsverdichtung im Fahrdienst als Folge der Restrukturierung im ÖPNV. Arbeitspapier 212 der Hans-Böckler-Stiftung, Januar 2012
Download und Quelledetails: www.boecklerimpuls.de