

**Verbesserung der Arbeitssituation von Fahrern
im öffentlichen Personennahverkehr**

M. Gießler-Weigl
G. Schmidt

Verkehrs-Aktiengesellschaft Nürnberg

ULB Darmstadt



18918641

19. JUL

Bonn 1989

BS 4599

SR 1230

Verbesserung der Arbeitssituation von Fahrern im öffentlichen Nahverkehr

Gliederung	Seite
0. Problemstellung	12
1. Ausgangssituation	13
1.1. Beschreibung des Unternehmens	13
1.1.1. Rechtsform, Betriebsdaten, Personalstand, Betriebsorganisation	13
1.1.2. Das Dienstplansystem	18
1.2. Arbeits- und Gesundheitssituation von Fahrern	24
1.2.1. Arbeitszufriedenheit	25
1.2.2. Belastung und Beanspruchung	29
1.2.3. Schwerpunkte der Beanspruchung	32
1.2.4. Unfallanalyse	33
1.2.4.1. Allgemeines Unfallgeschehen	34
1.2.4.2. Individuelle Risiken	36
1.2.4.3. Zeitliche Unfallschwerpunkte	38
1.2.5. Gesundheitliche Beschwerden und Risikofaktoren	40
1.2.6. Erkrankung des Fahrpersonals	43
1.2.6.1. Fehlzeiten	44
1.2.6.2. Auswertung der betriebsärztlichen Diagnosen	46
1.2.6.2.1. Herz-Kreislauf-Erkrankungen und Risikofaktoren	50
1.2.6.2.2. Wirbelsäulenerkrankungen	52
1.2.6.2.3. Magen-Darm-Erkrankungen	52
1.2.6.2.4. Psychovegetative Syndrome	53
1.2.7. Vergleich der aktuellen Gesundheitssituation mit dem Zustand über einen längeren Zeitraum hinweg	54
1.2.8. Berufliche Vorbelastung	55
1.2.9. Vergleich des Diagnoseverlaufes zwischen aktiven Fahrern und fahrdienstuntauglichen Mitarbeitern	56
1.2.10. Der Zusammenhang zwischen einzelnen Risikofaktoren und der Unfallhäufigkeit	57

...

	Seite	
1.3.	Situation fahrdienstuntauglicher Mitarbeiter	58
1.3.1.	Begriffserklärung	58
1.3.2.	Konsequenzen der Fahrdienstuntauglichkeit bei der VAG	59
1.3.3.	Arbeitssituation	60
1.3.4.	Gesundheitssituation	62
1.3.4.1.	Fehlzeiten	62
1.3.4.2.	Diagnosen	62
1.3.5.	Fahrdienstuntauglichkeit als "kritisches Lebensereignis"	65
1.3.5.1.	Erfolgsbilanz der Vergangenheit (Bewältigungskompetenz)	65
1.3.5.2.	Fahrdienstuntauglichkeit als unerwartetes Ereignis	66
1.3.5.3.	Persönliche Rahmenbedingungen	66
1.3.5.4.	Situationelle Rahmenbedingungen	67
2.	Zielsetzung, Lösungsraum und Auswahl des Konzeptes für die Maßnahmenprüfung	70
2.1.	Zielsetzung	70
2.2.	Lösungsraum	71
2.2.1.	Maßnahmen zur Verbesserung der Arbeits- und Gesundheitssituation von Fahrern	72
2.2.1.1.	Technikgestaltung	72
2.2.1.2.	Organisation	74
2.2.1.3.	Qualifikation	76
2.2.1.4.	Arbeits- und Gesundheitsschutz	77
2.2.2.	Maßnahmen zur Verbesserung der Situation fahrdienstuntauglicher Mitarbeiter	78
2.3.	Auswahl des Konzeptes für die Maßnahmenprüfung	80
2.3.1.	Maßnahmen für aktive Fahrer	80
2.3.2.	Maßnahmen für fahrdienstuntaugliche Mitarbeiter	82
2.3.3.	Maßnahmen zur Dienstplangestaltung	83
2.3.3.1.	Empfehlungen und Rahmenbedingungen	83
2.3.3.2.	Lösungswege zur Verbesserung der Dienstplangestaltung	88
2.3.3.2.1.	Individuelle Wahlmöglichkeiten zwischen verschiedenen Dienstplantypen	89
2.3.3.2.2.	Individuelle Wahlmöglichkeiten zwischen verschiedenen Arbeitszeitmodellen - Teilzeitarbeit	90
2.3.3.2.3.	Schaffung von Mischarbeitsplätzen	91
2.3.3.2.4.	Diensttauschbörse	92
2.3.3.2.5.	Reduzierung der Dienstleistung am freien Tag	93
2.3.3.2.6.	Gleitender Ruhestand	94
2.3.3.2.7.	Einsatzmöglichkeiten für eingeschränkt fahrdienstuntaugliche Mitarbeiter	96
2.3.3.3.	Festlegung des Erprobungskonzeptes	97

...

3.	Maßnahmenprüfung für aktive Fahrer	
	Maßnahme für Fahrer: Streßbewältigung	
	Gesundheitsvorsorge	
3.1.	Zielsetzung und Inhalt	
3.2.	Vorüberlegungen zu den "Trainingsmaßnahmen"	
3.3.	Seminarbeschreibung	
3.3.1.	Konfliktlöstechniken und Stressbewältigung	
3.3.2.	mentale und muskuläre Entspannung	
3.3.3.	bewegungstherapeutische Übungen	
3.3.4.	Gesundheitsvorsorge	
3.4.	Seminarablauf	
3.5.	Bewertung der Maßnahme	
3.6.	Erklärungsansätze und Handlungsempfehlungen	
4.	Maßnahmenprüfung für fahrdienstuntaugliche Mitarbeiter	
4.1.	Zielsetzung und Inhalt	
4.2.	Beschreibung der Maßnahmen	
4.2.1.	Aufarbeitung der Situation	
4.2.2.	Lernen im Alter	
4.2.3.	Vorgesetzten-Schulung	
4.2.4.	Information über das Unternehmen	
4.2.5.	Aufgabenbereich	
	Betreuung fahrdienstuntauglicher Mitarbeiter	
4.3.	Seminarablauf	
4.4.	Bewertung der Maßnahmen	
4.5.	Handlungsempfehlungen	
5.	Maßnahmenprüfung am Schnittstellenbereich fahrdienstuntauglichkeit - Die Sonderrolle	
5.1.	Zielsetzung und angesprochene Zielgruppen	
5.1.1.	Eingeschränkt fahrdienstuntaugliche Mitarbeiter	
5.1.2.	Ältere Fahrer (Senioren)	
5.2.	Historische Entwicklung des Maßnahmenkonzeptes	

	Seite
3. Maßnahmenprüfung für aktive Fahrer - Schulungs- maßnahme für Fahrer: Streßbewältigung, Entspannung, Gesundheitsvorsorge	99
3.1. Zielsetzung und Inhalt	99
3.2. Vorüberlegungen zu den "Trainings"	100
3.3. Seminarbeschreibung	102
3.3.1. Konfliktlösungstechniken und Streßbewältigung	103
3.3.2. mentale und muskuläre Entspannungsübungen	104
3.3.3. bewegungstherapeutische Übungen	105
3.3.4. Gesundheitsvorsorge	106
3.4. Seminarablauf	107
3.5. Bewertung der Maßnahme	111
3.6. Erklärungsansätze und Handlungsempfehlungen	113
4. Maßnahmenprüfung für fahrdienstuntaugliche Mitarbeiter	118
4.1. Zielsetzung und Inhalt	118
4.2. Beschreibung der Maßnahmen	122
4.2.1. Aufarbeitung der Situation	122
4.2.2. Lernen im Alter	123
4.2.3. Vorgesetzten-Schulung	124
4.2.4. Information über das Unternehmen und den neuen Aufgabenbereich	125
4.2.5. Betreuung fahrdienstuntauglicher Mitarbeiter	126
4.3. Seminarablauf	127
4.4. Bewertung der Maßnahmen	134
4.5. Handlungsempfehlungen	138
5. Maßnahmenprüfung am Schnittpunkt zur Fahrdienst- untauglichkeit - Die Sonderrotte -	140
5.1. Zielsetzung und angesprochener Personenkreis	140
5.1.1. Eingeschränkt fahrdiensttaugliche Mitarbeiter	140
5.1.2. Ältere Fahrer (Senioren)	142
5.2. Historische Entwicklung des Modells	144
	...

	Seite	
5.3.	Modellbeschreibung zur Sonderrotte	149
5.3.1.	Grundprinzip	149
5.3.2.	Modellvarianten	150
5.3.2.1.	Modell A: Verkürzung der täglichen Arbeitszeit	151
5.3.2.2.	Modell B: zusätzliche freie Tage	155
5.3.2.3.	Vergleich der beiden Modellvarianten im laufenden Betrieb	158
5.4.	Vorgehen bei der Modellentwicklung und Erprobung	161
5.4.1.	Mitwirkung des Betriebsrates	161
5.4.2.	Regelungsabsprache	161
5.4.3.	Information der Betroffenen	163
5.4.4.	Probleme und Widerstände bei der Einführung	164
5.5.	Ermittlung von Prognosewerten	166
5.6.	Kosten-Nutzen-Aspekte	168
5.7.	Kriterien für die Bewertung	172
5.8.	Weitere Gestaltungsmöglichkeiten	174
5.9.	Übertragbarkeit des Sonderrotten-Modells auf andere Betriebe	179
5.10.	Erfahrungen mit dem Sonderrottenbetrieb	180
Zusammenfassung		181
Literaturverzeichnis		196
Anlagen		

Verzeichnis der Tabellen:

Tabelle 1:	Beschäftigtes Fahrpersonal
2:	Organisation nach Betrieb
3:	Schichtenfolge
4:	Zuordnung der zusätzlichen
5:	Aufteilung von Arbeits- u
6:	Reguläre Schichtenfolge i
7:	Fahrleistung je Unfall
8:	Unfallarten
9:	Anzahl der Verkehrsunfälle
10:	Häufigkeitsrangordnung de von Bus- und Straßenbahnf schaft Nürnberg (VAG) sow
11:	Medikamenteneinnahme und
12a:	Zusammenhänge zwischen de Diagnosen und dem Leber
12b:	Zusammenhänge zwischen de Diagnosen und dem Dien
13:	Häufigkeitsauszählung der Fahrpersonal erstellten D zugrundeliegen (Längsschn
14:	Rauchverhalten nach Gruppe
15:	Vergleich des gegenwärtig mit dem der letzten 22 Ja
16:	Vergleich zwischen aktiver lichen Mitarbeitern
17:	Vergleich der Diagnosehäu dienstuntauglichen Mitarb der Fahrdienstuntauglichk
18:	Sonderrottenmodelle im Obe

Verzeichnis der Tabellen:

Seite		Seite
149		
149		
150	Tabelle 1: Beschäftigtes Fahrpersonal nach Sparten	17
151		
155	2: Organisation nach Betriebshöfen und Sparten	17
158	3: Schichtenfolge	18
161	4: Zuordnung der zusätzlichen freien Tage	20
161		
161	5: Aufteilung von Arbeits- und freien Tagen	20
163		
164	6: Reguläre Schichtenfolge in einem 6-Wochen-Turnus	21
166	7: Fahrleistung je Unfall	35
168	8: Unfallarten	35
172	9: Anzahl der Verkehrsunfälle je Fahrer 1980 und 1981	37
174	10: Häufigkeitsrangordnung der Angaben zu häufigen Beschwerden von Bus- und Straßenbahnfahrern der Verkehrs-Aktiengesellschaft Nürnberg (VAG) sowie der Dortmunder Stadtwerke (DSW)	42
179		
180	11: Medikamenteneinnahme und ärztliche Behandlung	42
181	12a: Zusammenhänge zwischen der Häufigkeit (in %) bestimmter Diagnosen und dem Lebensalter der Fahrer	47
181	12b: Zusammenhänge zwischen der Häufigkeit (in %) bestimmter Diagnosen und dem Dienstalter der Fahrer	47
196	13: Häufigkeitsauszählung der zwischen 1962 und 1983 für das Fahrpersonal erstellten Diagnosen, die den Untersuchungen zugrundeliegen (Längsschnittuntersuchung)	49
	14: Rauchverhalten nach Gruppenzugehörigkeit - in %	51
	15: Vergleich des gegenwärtigen Gesundheitszustandes der Fahrer mit dem der letzten 22 Jahre	54
	16: Vergleich zwischen aktiven Fahrern und heute dienstuntauglichen Mitarbeitern	56
	17: Vergleich der Diagnosehäufigkeit zwischen Fahrern und fahrdienstuntauglichen Mitarbeitern (zum Zeitpunkt des Eintritts der Fahrdienstuntauglichkeit)	63
	18: Sonderrottenmodelle im Überblick	157

...

Verzeichnis der Abbildungen

	Seite
Abbildung 1: Gliederung des Unternehmensverbundes StWN	13
2: Tageszeitliche Verteilung des Omnibuseinsatzes im Stadtverkehr Nürnberg	16
3: Einsatz der Fahrer über die gesamte Woche	19
4: Ablauf der Dienstplanerstellung	23
5: Fragebogen von Franke & Kühlmann Punkt 1.2.1.	27
6: Vertikale Teilung eines Dienstrhythmus	145
7: Horizontale Teilung eines Dienstrhythmus	146
8: Aufteilung der Dienste bei Modell A	152
9: 6-Wochen-Dienstplan von Modell A	153
10: Aufteilung der Dienste bei Modell B	156

Verzeichnis der Anlagen

Anlage 1:	Strukturdaten
2:	Gesamtübersicht über alle
3:	Plakat mit gymnastischen U
4:	Übung: Können Sie unter Ze
5:	Stichpunkte zum Impulsrefe
6:	Checkliste für Betreuungsg

Verzeichnis der Anlagen

	Seite
Anlage 1: Strukturdaten	200
2: Gesamtübersicht über alle Diagnosen	201
3: Plakat mit gymnastischen Übungen	202
4: Übung: Können Sie unter Zeitdruck arbeiten?	203
5: Stichpunkte zum Impulsreferat "Lernen im Alter"	204
6: Checkliste für Betreuungsgespräche	205

...