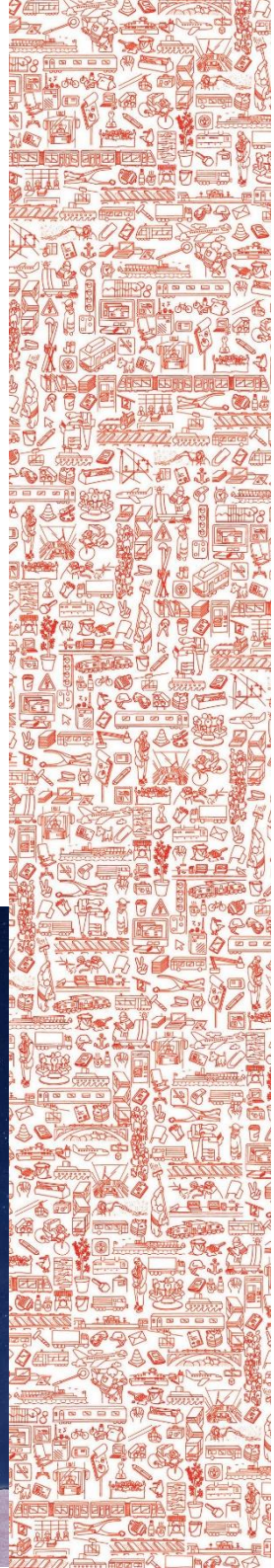




Branche Bus  
Branche Bus  
Settore Bus

# So lange man gesund ist...

Neue Umfrage zu den Arbeitsbedingungen  
und Gesundheit in der Busbranche



# Vorwort

«So lange man gesund ist ...» So denken viele, um sich zu bestätigen, dass das Wichtigste gesichert ist. Für unsere Kolleginnen und Kollegen, die Busse fahren, lässt sich jedoch nicht sagen, dass zu arbeiten auch bedeutet, gesund zu sein. Nur 4 % der Fahrerinnen und Fahrer haben überhaupt keine Probleme!

Das ist eines der Ergebnisse der dritten Umfrage zur Gesundheit am Arbeitsplatz, die SEV, syndicom, VPOD und Unisanté 2022 in der Branche Bus durchgeführt haben. Deren wichtigste Resultate wurden publiziert und sind hier zusammengefasst. Eine weitere beunruhigende Feststellung von Unisanté: Arbeitsbedingungen und Gesundheit der meisten Chauffeure haben sich in den letzten 12 Jahren verschlechtert. Wir sind gezwungen, Alarm zu schlagen. Dieser Beruf verursacht viel zu viele Krankheiten.

Was also tun? Als Präventivmassnahme müssen sich die Arbeitsbedingungen rasch verbessern: Die Dienstschichten dürfen nicht über 10 Stunden dauern, an den Wendepunkten müssen Toiletten zur Verfügung stehen, es braucht Busspuren mit Bevorzugung. Für die gesundheitlich angeschlagenen Kolleginnen und Kollegen müssen Aus- und Weiterbildung verbessert werden, und es braucht einen gemeinsamen Arbeitskräftepool im öffentlichen Verkehr. Das ist dringend. Die Babyboomer gehen in den nächsten Jahren in Pension, und nur eine höhere Attraktivität der Branche wird genügend Nachwuchs sicherstellen. Da der öffentliche Verkehr eine der Lösungen des Klimaproblems darstellt, wäre es absurd, hier Milliardeninvestitionen zu machen ohne die Gesundheit des Fahrpersonals einzubeziehen. Die Lage ist ernst und verlangt rasche Antworten.

Christian Fankhauser,  
Vizepräsident des SEV

Dezember 2023

## Weshalb eine neue Umfrage?

Schon 2010 hatten die Mitglieder des Branchenvorstands Bus die erste Umfrage zur Gesundheit der Fahrerinnen und Fahrer angeregt, weil sie das Gefühl hatten, dass bei ihnen die Gesundheit wesentlich beeinträchtigt sei. 2018 wurde die Umfrage wiederholt. Wir stellten damals fest, dass sich die Gesundheit der Kolleginnen und Kollegen innert acht Jahren deutlich verschlechtert hatte, insbesondere eine Zunahme von Schlafstörungen und der Probleme bei Appetit und Verdauung.

Es war uns wichtig, die Entwicklung vier Jahre später, also 2022, erneut mit dem gleichen Fragebogen zu erheben, um die Resultate vergleichen zu können. An dieser dritten Umfrage beteiligten sich zwei weitere Gewerkschaften – syndicom (Gewerkschaft Medien und Kommunikation) und VPOD (Gewerkschaft des Personals im öffentlichen Dienst). Damit konnten wir die Zahl der Befragten erweitern, insbesondere in der Deutschschweiz sowie bei den Kolleginnen und Kollegen von PostAuto.

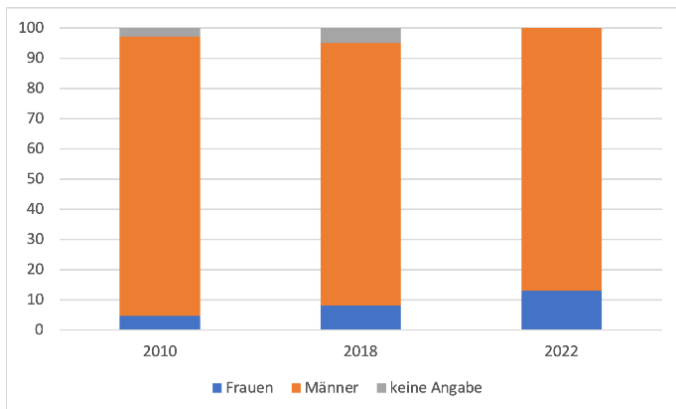
Eine weitere Neuerung war die Partnerschaft mit Unisanté, dem Zentrum für Allgemeinmedizin und öffentliche Gesundheit der Universität Lausanne. In Zusammenarbeit mit den Gewerkschaften werteten Professorin Irina Guseva Canu und Doktorandin Viviane Remy die Umfrageantworten aus. Sie übernahmen den bestehenden Fragebogen, den sie um weitere Punkte ergänzten. Ebenfalls wurde abgefragt, wie sehr Corona die Kolleginnen und Kollegen betraf. Die Resultate der Studie, die als wissenschaftliche Artikel publiziert wurden, müssen noch weiter verfeinert werden, dies über eine Kohortenstudie, die es ermöglichen soll, eine aussagekräftige Gruppe von Fahrerinnen und Fahrern über einen längeren Zeitraum zu betrachten und die Einflüsse auf ihre Gesundheit und die Risikofaktoren, denen sie ausgesetzt sind, zu erfassen. Der Start dieser Untersuchung ist für Anfang 2024 vorgesehen. Wir werden euch demnächst weiter informieren.

## Befragungsmethode

Der Online-Fragebogen von 2022 hat die Fragen der Umfragen des SEV von 2010 und 2018 übernommen, ergänzt um Fragen über den Einfluss und die Bewältigung der Covid-Krise, die Berufslaufbahn und eine später geplante Kohortenstudie. Die drei Gewerkschaften stellten ihren Mitgliedern, die in der Branche Bus tätig sind, den Link und einen QR-Code zum Fragebogen zu. Nach zwei Wochen folgte eine erste Erinnerung, eine weitere fünf Tage vor Ablauf der Rücksendefrist. Die Umfrage wurde am 22. Februar 2022 lanciert und am 6. April 2022 geschlossen. SEV, syndicom und VPOD haben 4324 Fragebogen an ihre Mitglieder in diesem Beruf verschickt. 916 Personen haben geantwortet, also eine gute Beteiligung von 21 %.

# Soziodemografische Eigenschaften

## Buschauffeur – ein Männerberuf



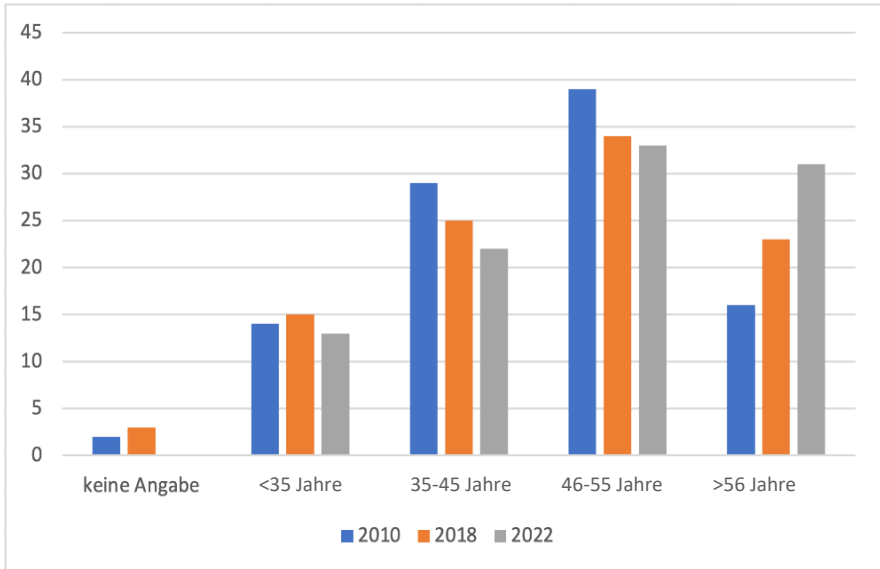
### Frauenanteil in Prozenten.

2022 waren 13,2 % der Befragten Frauen, 87 % Männer. Wenn auch bescheiden, so hat der **Frauenanteil** doch von **4,7 % 2010** auf **8 % 2018** und **13 % 2022** **zugenommen**. Von einer Feminisierung des Berufs sind wir aber noch weit entfernt.

In der Untersuchung von 2018 sprachen wir verschiedene Gründe für **die mangelnde Attraktivität des Berufs für Frauen, aber auch für Junge** an. Wir müssen feststellen, dass sich daran nichts geändert hat, vorab bei den unregelmässigen Arbeitszeiten, die bei einer Vollzeitstelle die Vereinbarung von Beruf- und Familienleben verunmöglichen, insbesondere bei der kurzfristigen Einsatzplanung. Teilzeitarbeit wird von den Unternehmen nach wie vor als Notlösung gesehen, die man erschöpften Mitarbeitern zugesteht oder als Mittel einsetzt, um Planungsprobleme zu beheben. 2022 arbeiteten nur 12 % der Männer und 37 % der Frauen Teilzeit.

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 angesichts von Nachtdiensten mit Schichtende in eher einsamen Zonen auch Sicherheitsfragen. Trotz unseren Kampagnen und den Absichtserklärungen vom 14. Juni ergreifen die Unternehmen kaum Massnahmen wie etwa Teilzeit, die sich aufdrängt und zumindest teilweise das schwierige Problem der langen Dienstsichten lösen könnte. [Siehe unsere Vorschläge auf den Seiten 26-27.](#)

## Alter der Teilnehmenden



### *Altersanteile in Prozenten.*

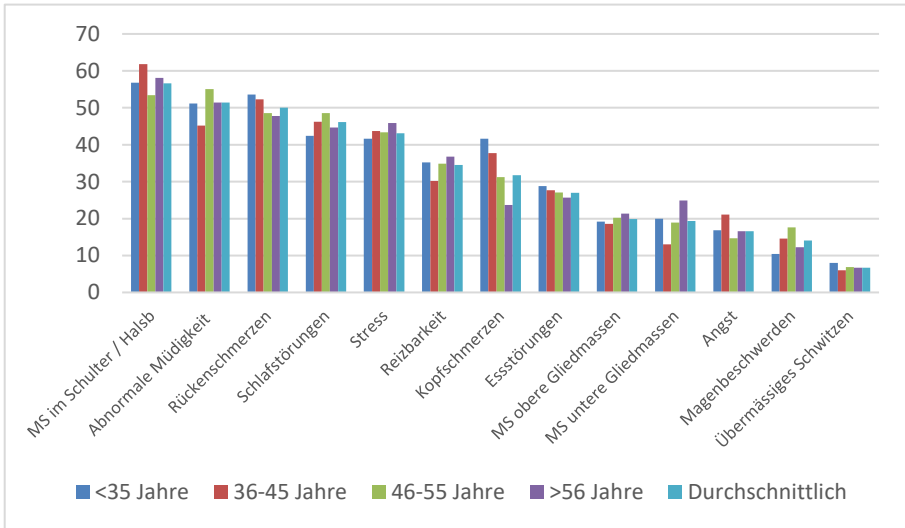
2022 lag das Durchschnittsalter bei 48,2 Jahren, mit 11,5 Jahren Berufserfahrung. Den grössten Anteil der Fahrerinnen und Fahrer (34 %) bildete die Altersgruppe 46–55 Jahre. Die zweitgrösste Gruppe war 2022 jene der über 56-Jährigen mit einem Anteil von 31 %. Es folgte die Altersgruppe 36–45 Jahre (22 %), am schwächsten vertreten war die Gruppe der unter 35-Jährigen mit lediglich 13 % der Fahrerinnen und Fahrer.

Seit 2010 bilden die 46- bis 55-Jährigen die grösste Altersgruppe, aber es ist festzustellen, dass sie laufend zugunsten der Gruppe über 56 Jahre abnimmt, deren Anteil in den letzten vier Jahren von 23 % auf 31 % angestiegen ist und sich innert acht Jahren verdoppelt hat. Die Grafik zeigt deutlich die **starke Überalterung der Busbranche**.

Die Altersgruppen der 36- bis 55-Jährigen verzeichnen seit 2010 einen starken Rückgang, die unter 35-Jährigen bleiben lediglich konstant. Die Attraktivität des Berufs ist bei Jungen beschränkt. Es zeichnet sich also ab, dass **die Pensionierung der Generation der Babyboomer** schnell ein **bedeutendes Problem** bringen wird, zumal der Anteil der unter 35-Jährigen nicht über 15 % ansteigt.

Schon 2018 haben wir auf das Problem hingewiesen und betont: «Wenn sich diese Entwicklung nicht umkehrt, werden die Unternehmen grosse Probleme mit dem Personalbestand bekommen.» Leider gibt uns der heutige **Fahrerinnen- und Fahrer**mangel recht. Die Verbesserung der Arbeitsbedingungen bleibt vordringlich, um den Beruf für Frauen und Junge attraktiver zu machen.

## Gesundheitsprobleme



### Gesundheitsprobleme nach Altersgruppen und im Vergleich zur Gesamtbevölkerung 2022

Die Befragten mussten aus einer Liste von Gesundheitsproblemen angeben, welche davon sie mindestens einmal im Monat betrafen. In der obenstehenden Grafik sind die Anteile an jedem Problem für 2022 ersichtlich. Durchschnittlich gibt jede Person an, an **vier Problemen zu leiden**, und 3,8 % der Fahrer:innen gaben an, von zehn oder mehr Gesundheitsproblemen betroffen zu sein. **Nur 3,9 % der Fahrer:innen haben keine gesundheitlichen Probleme.**

Die Zahlen sind eindrücklich. Jede zweite Person verspürt **Muskelschmerzen (MS) im Schulter- oder Halsbereich (56,7 %)**, **übermässige Erschöpfung (51,4 %)** und **Rückenschmerzen (50 %)**.

Mehr als jede dritte Person nennt **Schlafprobleme (46,2 %)**, **Stress (43,1 %)**, **Reizbarkeit (34,5 %)** und **Kopfschmerzen (31,8 %)**. Am wenigsten häufig ist starkes Schwitzen (7 %), gefolgt von Magenschmerzen (14 %).

Einige Gesundheitsprobleme betreffen bestimmte Altersgruppen besonders stark. Die Rede ist von statistisch signifikanten Altersunterschieden. Dies trifft besonders für Muskelschmerzen im Hals- und Schulterbereich zu, die besonders bei den 36- bis 45-Jährigen auftreten. Übermäßige Erschöpfung betrifft vor allem 46- bis 55-Jährige. Kopf- und Rückenschmerzen kommen verstärkt bei den unter 35-Jährigen vor, die neu im Beruf sind. Schlafstörungen nehmen mit dem Alter zu, ausser gegen Ende der Berufstätigkeit.

Wir stellen die Hypothese auf, dass sich **die Gesundheitsprobleme im Verlauf der Berufskarriere verändern**. Kopfschmerzen, die die Jüngsten stark betreffen, nehmen laufend und signifikant ab. Die Rückenschmerzen nehmen mit der Zeit etwas ab, betreffen aber bis zum Ende der Berufstätigkeit jede zweite Person.

### **Durch Somatisierung verinnerlichter Stress**

Beim Berufseintritt scheinen die jungen Berufsleute besonders anfällig für übermäßige Erschöpfung, Kopfschmerzen und Angstzustände. Auch Schmerzen im Schulter- und Halsbereich kommen öfter vor. Zwischen 36 und 45 Jahren nehmen Erschöpfung, Rückenschmerzen, Schmerzen der oberen und unteren Extremitäten sowie Reizbarkeit ab. Der Schulter- und Halsbereich macht sich stärker bemerkbar. Schlafstörungen, Reizbarkeit und Magenschmerzen nehmen zu.

Wir wagen die Hypothese, dass sich der Körper mit der Zeit vorübergehend an die unbequeme Haltung gewöhnt. Die Schmerzen verlagern sich.

**Der mit dem Beruf verbundene Stress wird weitgehend verinnerlicht**. Die Schlafstörungen und die Reizbarkeit nehmen zu. 2018 haben wir die Hypothese aufgestellt, dass diese Zunahmen darauf zurückzuführen sind, dass der Stress nicht verschwindet, sondern verinnerlicht wird, was sich nun zu bestätigen scheint. Der Organismus antwortet auf Stresseinflüsse mit einer Reaktion in drei Phasen: Alarm, Widerstand, Erschöpfung. Wirkt der Stress dauerhaft, verringert sich unsere Reaktionsfähigkeit, unser Organismus ermüdet, und es entwickeln sich verschiedene Gesundheitsstörungen. **«Unsere Kolleginnen und Kollegen verinnerlichen den beruflichen Stress und daraus entwickeln sich Krankheiten»**, stellt Christian Fankhauser, Vizepräsident des SEV, beunruhigt fest.

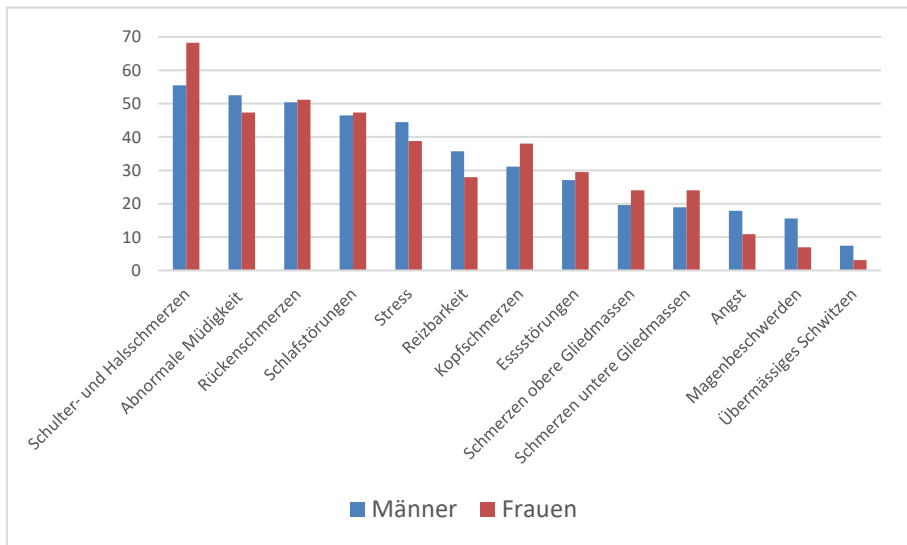
Mit zunehmendem Alter, nach der Angewöhnung im Beruf, nehmen ab Mitte 40 die Schmerzen in den oberen und unteren Extremitäten wieder deutlich zu. Es erstaunt nicht, dass die Körper die Anstrengungen dieses Berufs übertragen. Trotz der technischen Entwicklung und dem verbesserten Komfort der Sitze bleiben unbequeme und schmerzhaft Körperhaltungen als Folge der lange dauernden sitzenden Haltung sehr verbreitet.

Die unbequeme Haltung führt zu einem Gefühl von Taubheit und Prickeln und äussert sich vor allem in Schmerzen im Rücken, dem Nacken, den Schultern und den oberen wie auch den unteren Gliedmassen. Diese Beschwerden sind die Folge von **gleichförmigen Bewegungen der Hände und Arme sowie unbequemer und schmerzhafter Körperhaltungen**. Diese Probleme des Bewegungsapparats beeinträchtigen Muskeln, Gelenke, Sehnen, Bänder, Nerven und die örtliche Durchblutung.

**Weitere Informationen (in Englisch):** Remy VFM et Guseva Canu I (2023), Healthy Bus Drivers, Sustainable Public Transport: Eine dreifach wiederholte Querschnittsuntersuchung in der Schweiz, *International Journal of Public Health* (IJPH).

<https://www.ssph-journal.org/articles/10.3389/ijph.2023.1605925/full>

### Unterschiede zwischen Männern und Frauen?



### Gesundheitsprobleme nach Geschlecht 2022

Ist ein Unterschied bei den Gesundheitsproblemen zwischen Männern und Frauen erkennbar? Die Studie bejaht dies. Das **beinahe um die Hälfte höhere Risiko von Schmerzen im Hals- und Schulterbereich der Frauen** (55 % bei Männern und 68 % bei Frauen) ist ein wichtiges Resultat der Umfrage angesichts des steigenden Frauenanteils im Beruf. Die Busse sind nicht an ihre meist geringere Grösse angepasst.



Dieses Ergebnis sollte bei der Planung neuer Fahrzeuge berücksichtigt werden. **Frauen leiden verstärkt unter Kopfschmerzen und muskulären Beschwerden der oberen und unteren Gliedmassen.** Diese Schmerzen in Armen und Beinen sind zweifellos auf die **Ergonomie** der Lenkräder und Pedale zurückzuführen.

Hinsichtlich der Kopfschmerzen stellt die Medizin fest, dass Frauen generell doppelt so häufig von **Migräne** betroffen sind wie Männer. Diese kann ausgesprochen schmerzhaft und intensiv sein, bis hin zu kompletter Handlungsunfähigkeit. Es gibt auch Frauen, deren Menstruation Kopf- und Bauchschmerzen (hier Appetitlosigkeit) mit sich bringt. Frauen können auch aufgrund einer **Endometriose** Schmerzen haben, einer Unterleibs-Erkrankung, die zu starken Regelschmerzen und Bauchweh führen kann; 10 bis 15 Prozent der Frauen sind davon betroffen. Ein **Menstruationsurlaub** – eine bezahlte Absenz von einem bis fünf Tagen pro Monat für Frauen, die unter «schweren» und «unregelmässigen» Periodenschmerzen leiden – könnte in Betracht gezogen werden oder auch andere Lösungen, die Frauen gerecht werden.

[Siehe die Vorschläge der Busfahrerinnen des SEV auf den Seiten 26-27.](#)

### **Ein Beruf, der aufgrund der Organisation und durch das Arbeitsumfeld besonders gefährdet ist**

Weshalb haben Busfahrer:innen so grosse Gesundheitsprobleme? Dazu erlaubt die Umfrage keine endgültige Aussage. Obwohl Busfahrerinnen und Busfahrer gemäss Unisanté seit Jahrzehnten als «eine der weltweit gefährdetsten Berufsgruppen» bekannt sind, fanden ihre Gesundheitsprobleme «nie ausreichend Beachtung», wie die Wissenschaftlerinnen festhalten. Die nächste Studie von Unisanté wird zweifellos genauere Antworten ermöglichen. Immerhin hält das Studienzentrum schon jetzt fest, dass sich «angesichts des hohen Anteils gewisser eher besonderer **Gesundheitsprobleme** annehmen lässt, dass diese **mit den Arbeitsbedingungen in Verbindung stehen**».

Die Arbeitsbedingungen sind zweifellos anstrengend und gelten seit vielen Jahren als beschwerlich. Verschiedene internationale Untersuchungen zur Gesundheit der Busfahrer:innen haben schon die **zahlreichen Berufs- und Umweltrisiken** dieses Berufs hervorgehoben.

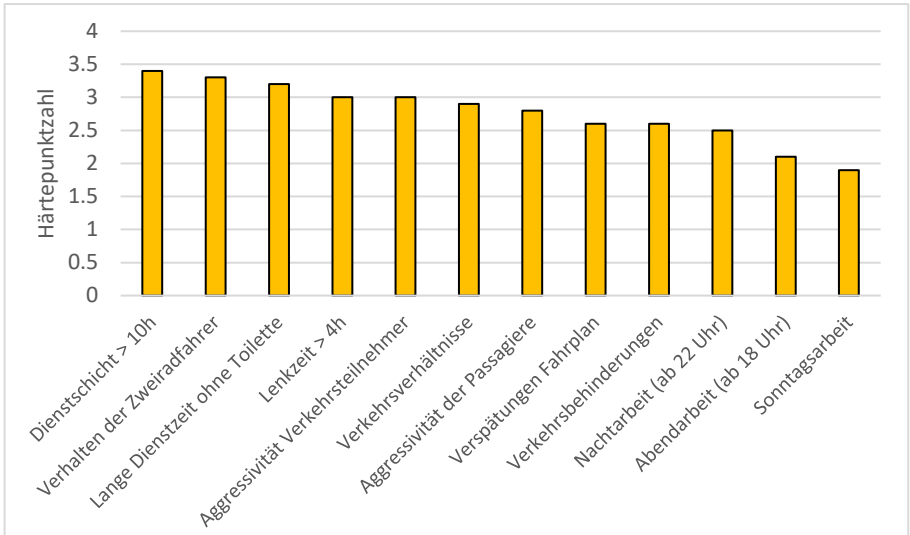
Zu diesen Risiken gehören insbesondere **organisatorische Risiken**, so die **langen und unregelmässigen Arbeitszeiten**, die Arbeit in Verkehrsspitzen und Überstunden, die Arbeit an **Wochenenden**, in der **Nacht** wie auch die **unterbrochenen Schichten** sowie die physischen Anforderungen mit gleichförmigen Bewegungen und einer unbequemen Sitzhaltung über lange Zeit. Auch wenn die Nachtarbeit seit 2010 abnehmend als beschwerlich wahrgenommen wird – wobei die 36-bis 55-Jährigen sie zu über 40 % als sehr beschwerlich oder beschwerlich einstufen –, heisst es nicht, dass sie nicht die **Gesundheit beeinträchtigt**.

Die **Auswirkungen der unregelmässigen und der Nachtarbeit** sind **nachgewiesen** für **Müdigkeit, Schlafdauer und -qualität** und Stoffwechselprobleme (Bluthochdruck, erhöhter Blutzuckerspiegel, starkes Übergewicht mit meist bauchbetonter Fetteinlagerung, gestörter Fettstoffwechsel). Dies wirkt sich zudem auf die **psychische Gesundheit**, die kognitiven Leistungen, Gewichtszunahme und **Übergewicht** aus. Die Studien zeigen auch eine Veranlagung zu Typ-2-**Diabetes**. Zu den organisatorischen Risiken zählt ein **chronischer Arbeitskräftemangel** aufgrund einer steigenden Zahl von Krankschreibungen und damit eine erhöhte Arbeitsbelastung für die verbleibenden Fahrerinnen und Fahrer, die in der Folge ihrerseits geschwächt sind.

Auch **das stressige Arbeitsumfeld** ist eng mit den Sicherheitsproblemen verknüpft, also Unfälle, **Auseinandersetzungen mit anderen Verkehrsteilnehmern** oder **Passagieren**. Weiter kommen im Arbeitsumfeld **physische, chemische** und biologische Gefährdungen hinzu, ausgelöst durch Lärm, Vibrationen, Luftverschmutzungen (Abgase und Partikel), Leuchtdioden (LED), elektromagnetische Felder und seit 2020 SARSCoV-2 (Covid).

**Diese Belastungen können gemäss Unisanté zu verschiedenen Erkrankungen beitragen**, so Lungenkrebs und andere Atemwegserkrankungen, Kreislauferkrankungen, Magen-Darm-Erkrankungen, Hörverlust, Beschwerden des Bewegungsapparats, psychische Probleme, Schlafstörungen und Erschöpfung. In der Schweiz haben Busfahrerinnen und -fahrer im Vergleich zur Gesamtbevölkerung ein höheres Sterberisiko an Lungenkrebs, Darmkrebs und Suizid. Ein Mittel um herauszufinden, was die Gesundheit der Kolleginnen und Kollegen besonders belastet, ist sie zu fragen, was sie am beschwerlichsten wahrnehmen.

## Arbeitsbedingungen und Erschwernisse im Beruf



### Beschwerlichkeitsskala von 1 (nicht beschwerlich) bis 4 (sehr beschwerlich)

Unsere Kolleginnen und Kollegen empfinden zahlreiche **Beanspruchungen** als beschwerlich. Ein Kapitel der Umfrage widmete sich der Beschwerlichkeit verschiedener Elemente anhand einer vierstufigen Skala: 4 (sehr beschwerlich), 3 (beschwerlich), 2 (nicht sehr beschwerlich), 1 (nicht beschwerlich). Für jedes Element wurde der Durchschnitt berechnet. Je höher dieser Wert ist, umso beschwerlicher wird das Element beurteilt.

Die **drei beschwerlichsten Elemente** sind die **langen Arbeitstage (Dienstschrift)** von über 10 Stunden, das Verhalten der **Zweiradfahrer** und die langen Arbeitsabschnitte ohne Zugang zu **Toiletten**.

### Diese Faktoren belasten Busfahrer:innen besonders

1 - Arbeitstage, die länger als 10 Stunden dauern

2 - Das Verhalten von Velofahrern

3 - Langer Verzicht auf eine WC-Pause

4 - Aggressive andere Verkehrsteilnehmer

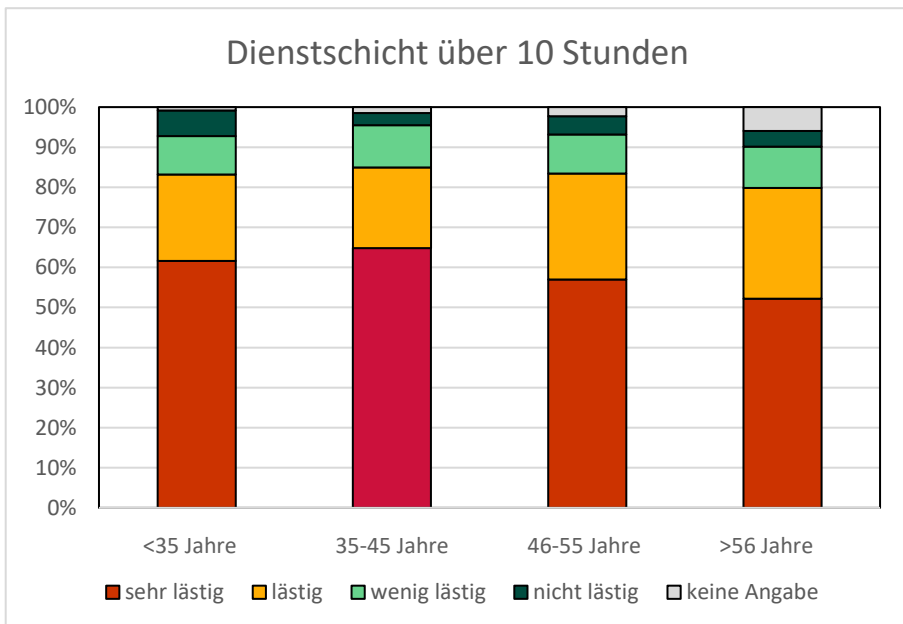
5 - Fahreinsätze von über 4 Stunden Dauer

Quelle: Unisanté

Die Dienstschicht ist die Zeit zwischen Arbeitsbeginn und Arbeitsende. Sie umfasst die effektive Arbeitszeit und die Pausen. Dem 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). «Es kann sein, dass jemand von 5 bis 9 Uhr im Dienst ist, dann folgt eine Pause von 9 bis 11 Uhr, dann Dienst von 11 bis 14 Uhr, dann Pause von 14 bis 16 Uhr und schliesslich Dienst bis 18 Uhr. **Diese zerstückelten Schichten verlängern den Arbeitstag, was äusserst ermüdend ist**», erläutert Christian Fankhauser, Vizepräsident des SEV.

## «Ein Arbeitstag bis zu 13 Stunden, das ist Horror»

«Ein Arbeitstag bis zu 13 Stunden, aufgeteilt in drei Schichten – das ist Horror. In unserem Betrieb konnten wir mit Hilfe der Gewerkschaft eine Kürzung solcher Extrem-Schichten erreichen», ergänzt der 57-jährige Markus, ein erfahrener Busfahrer.

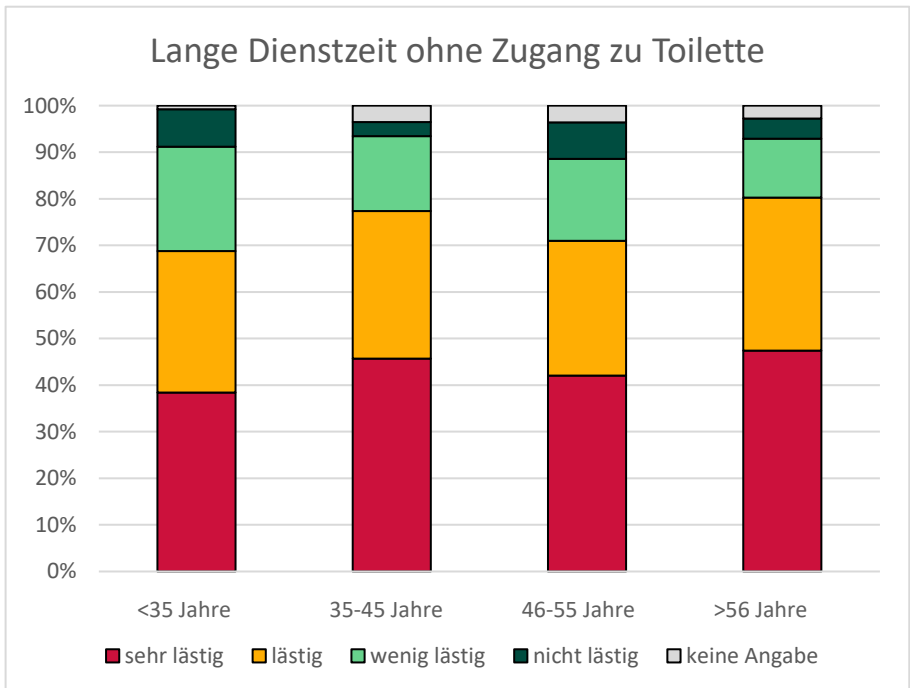


«Was die Dienstschichten über zehn Stunden angeht, liegen die Antworten <beschwerlich> und <sehr beschwerlich> zusammen bei über 80 % der Antworten. Und bei 75 % für die langen Arbeitszeiten ohne Zugang zu Toiletten», betont Christian Fankhauser, Vizepräsident des SEV.

«Das zeigt, dass **unsere Kampagnen** <Zehn Stunden sind genug!> und <WC statt Gebüsch> **richtig liegen und weiterhin zu unseren Prioritäten zählen müssen.**»

Nachdem sie schon von 2010 bis 2018 stark zugenommen hat, ist die Zahl der Betroffenen, die die langen Dienstschichten sehr beschwerlich finden, innert vier Jahren nochmals stark angestiegen: von 55 auf 61,6 % bei den unter 35-Jährigen, von 58 auf 64,8 % in der Altersgruppe 36-45 Jahre, von 51 auf 57 % bei den 46- bis 55-Jährigen und von 44 auf 52,2 % bei den 56- bis 65-Jährigen.

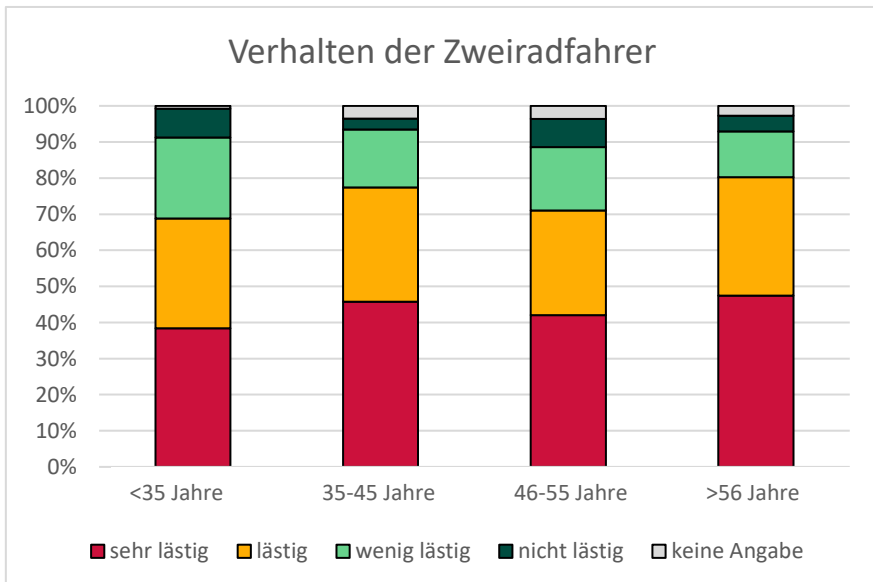
Lange Arbeitszeiten ohne Zugang zu Toiletten liegen auf dem dritten Platz der Erschwernisse. «Auch wenn die Zunahme von Busfahrerinnen indirekt dazu geführt hat, dass an den Wendepunkten mehr Toiletten zur Verfügung gestellt wurden, schränken die engen Fahrpläne und die Verspätungen deren Benutzung ein, weshalb die einen oder andern nichts mehr trinken, selbst bei grosser Hitze», hält Fankhauser fest.



Das Verhalten der Radfahrer:innen und die Aggressivität anderer Verkehrsteilnehmer:innen liegen auf den Plätzen 2 und 5 der Erschwernisse. Sie waren schon Thema bei der Umfrage 2018, das Problem des Veloverkehrs hat aber stark zugenommen. Die Zunahme des Langsamverkehrs und der Velos aufgrund des Lockdowns haben zweifellos eine Rolle gespielt. Um das Problem zu entschärfen, würden regelkundigere Velofahrer helfen – und getrennte Infrastruktur für den ÖV und das Velo. «Das ist leider oft schwierig umsetzbar, wenn es auf Kosten der <heiligen Kuh> Auto gehen würde», bedauert Christian Fankhauser



Illustration Tiemo Wydler



# «Viele Velofahrer fahren, als ob sie alleine auf der Strasse wären»

Busfahrer Fritz Hänni glaubt auch an ein Verhaltensproblem. «Früher hatten Velofahrer noch Respekt vor einem Bus. Heute fahren viele, als ob sie alleine auf der Strasse wären. Wenn sie dann noch Kopfhörer aufhaben, können sie ihre Umgebung gar nicht mehr wahrnehmen», sagt Hänni. Mit Elektrovelos könnten Velofahrer hohe Geschwindigkeiten erreichen. «Wenn ich mit einem 18 Meter langen Gelenkbus mit 100 Leuten drin hinter zwei Elektrovelofahrern fahre, habe ich keine Chance, sie zu überholen», sagt Hänni. Das sorgt für Ärger bei den Fahrgästen: «Wenn in Fribourg der Anschluss auf den Intercity nach Bern und Zürich verpasst wird, muss man sich als Busfahrer ab und zu einiges anhören.» Trotzdem würde Fritz Hänni den Job weiterempfehlen. Es sei eine wunderschöne Arbeit, sagt er. «Ich bin mit Leib und Seele Busfahrer. Nur das Umfeld müsste sich ändern.»

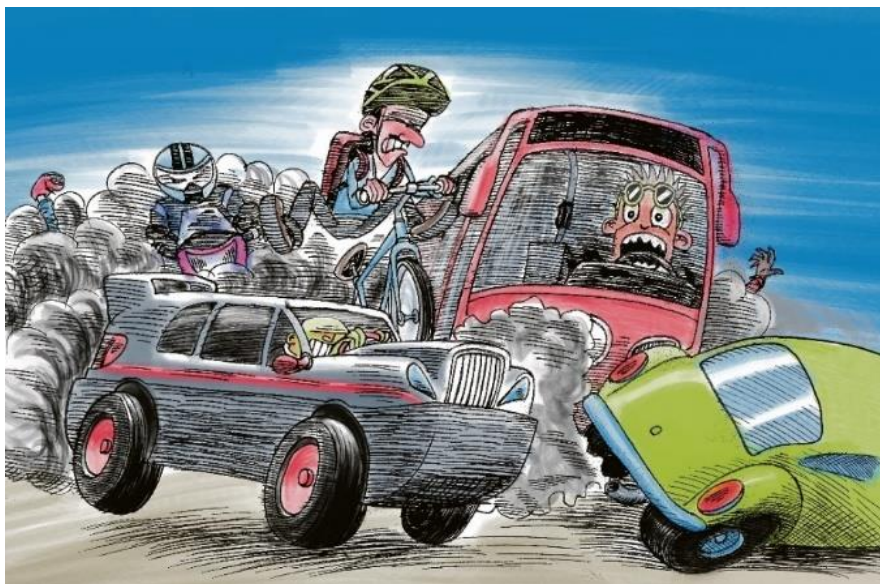
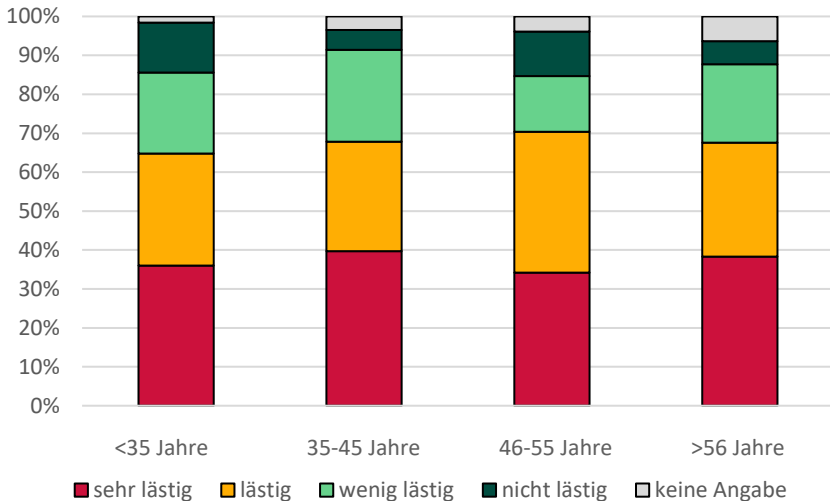


Illustration Tiemo Wydler

## Lenkzeit über 4 Stunden



«Fahrzeiten über vier Stunden sind an vierter Stelle der Erschwernisse im Beruf. Dagegen gilt es etwas zu unternehmen», findet Fankhauser und ergänzt: «Bei der extremen Aufmerksamkeit, die der städtische Verkehr erfordert, über vier Stunden **ununterbrochen am Lenkrad** zu sein, kommt einer **bewussten Misshandlung** nahe. Die Arbeitgeber haben eine Verantwortung für die Gesundheit ihres Personals. » Das Bundesamt für Gesundheit (BAG) sagt es so: « Studien zeigen, dass langandauerndes Sitzen ohne Unterbrechung ein eigenständiger Risikofaktor für die Gesundheit ist. Je länger und je mehr Zeit wir am Tag sitzend verbringen, desto grösser ist das Risiko für nichtübertragbare Krankheiten wie Herz-Kreislauf-Erkrankungen, Übergewicht, Diabetes und Krebs. » Es ist jedoch nicht immer möglich, aufzustehen, da die Fahrpläne seien aus finanziellen Gründen sehr eng getaktet und ÖV-Betriebe setzten so wenige Busse ein wie nur möglich. Wenn ein Bus dann etwa wegen Stau verspätet sei, fehle an der Endhaltestelle die Pausenzeit.

## «Stress verstärkt Stress»

Ein Genfer Busfahrer beschreibt: «Wir müssen auf die Fussgänger achten, auf die Zweiradfahrer – ständige Wachsamkeit ist gefordert.». Er kritisiert auch «Fahrplanzeiten, die kaum einzuhalten sind». Das führt zu Ärger bei den Passagieren und erhöht den Stress der Fahrenden: «Stress verstärkt Stress.»



## «Die Wendezeiten sind zu kurz»

Der 58-jährige Arthur ist hart im Nehmen. Dennoch sieht er die Probleme des Berufs. «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.**

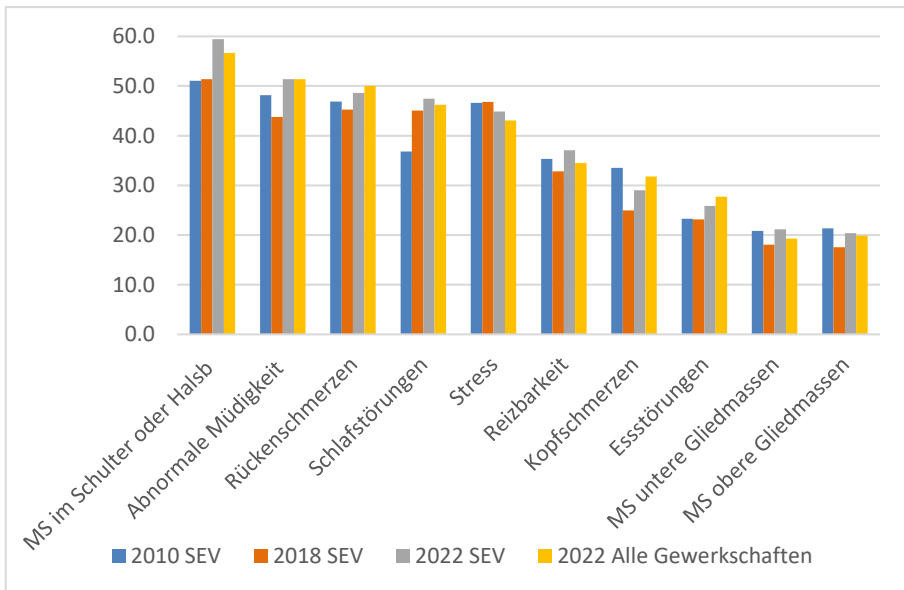
Nach einer Runde von 30 bis 45 Minuten sollten wir aufstehen und uns bewegen können. So sind wir oft während vier bis fünf Stunden ununterbrochen am Steuer. Wenn du dabei dann noch regelmässig von Autofahrern angegriffen wirst, die nicht hinter einem Bus hängen wollen, ist es nicht verwunderlich, dass manche Kollegen die Nerven verlieren.»



Illustration Tiemo Wydler

## Veränderungen der Gesundheitsprobleme, der Unfälle und der Arbeitsbedingungen zwischen 2010, 2018 und 2022

Muskuläre Beschwerden im Schulter- und Halsbereich waren in den drei Umfragen das häufigste Gesundheitsproblem (51 % 2010, 51,4 % 2018 und 59,4 % 2022).

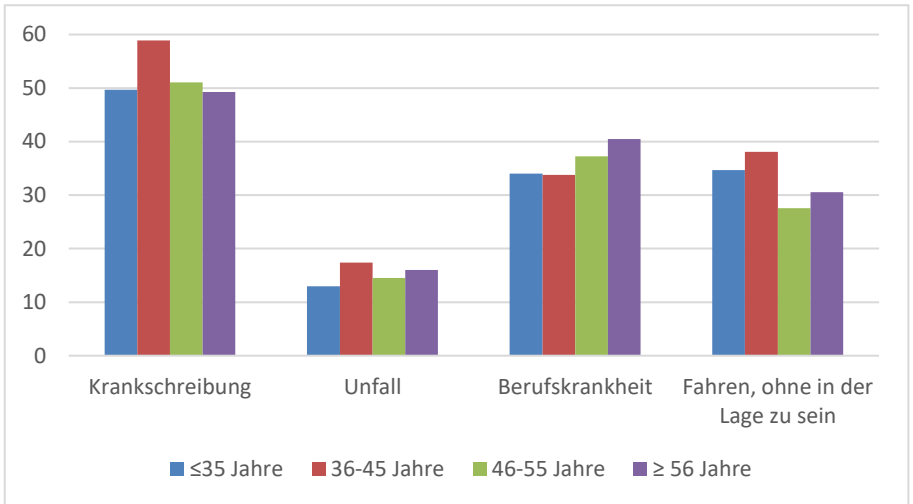


### Gesundheitsprobleme in den Umfragen 2010, 2018 und 2022

Muskelschmerzen (MS) im Schulter- und Halsbereich, Schlafstörungen haben zwischen 2010 und 2022 stark zugenommen. Dies gilt auch in bescheidenerem Ausmass für Rückenschmerzen und Essstörungen. Bei den Schlafstörungen zeigt die Umfrage eine Zunahme mit dem Alter und der Berufsdauer.

Kopfschmerzen und übermässige Müdigkeit sind nach einem Rückgang 2018 2022 wieder angestiegen. Dies gilt auch in geringerem Ausmass für Schmerzen in den oberen und unteren Extremitäten. Unbequeme und schmerzhafte Körperhaltungen aufgrund des langen Sitzens bleiben sehr verbreitet.

## Ausfälle wegen Krankheiten und Berufsunfällen



*Krankschreibungen, Unfälle, Berufskrankheit und Fahren, ohne in der Lage zu sein in 2021, nach Altersgruppen.*

Auch hier sind die Zahlen eindrücklich. **Eine von zwei Fahrer** beantwortet die Frage, ob er im gesamten letzten Jahr (2021) **mindestens einmal einen Krankenstand hatte, positiv (52 %)**. Dieser Wert steigt bei den 36- bis 45-Jährigen auf 59 % und sinkt auf 49 % für die über 56-Jährigen.

Die Unfallrate, d. h. der Prozentsatz der Fahrer:innen, die die Frage, ob sie im Jahr 2021 einen **Arbeitsunfall mit Arbeitsausfall** erlitten haben, positiv beantworten, beträgt für die Gesamtbevölkerung **15 %**, mit einer Schwankung bei den Altersgruppen zwischen 13 und 17 %.

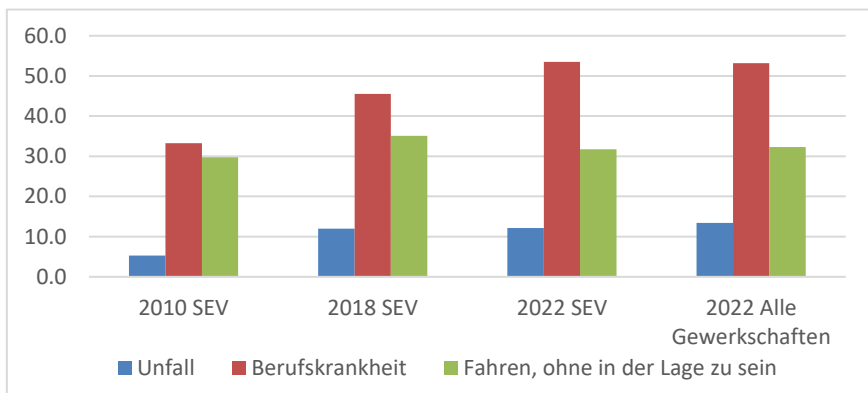
**37 %** des Busfahrpersonals geben an, dass sie an einer **arbeitsbedingten Krankheit in 2021** erkrankt sind. Dieser Wert liegt bei den 36- bis 45-Jährigen mit 34 % am tiefsten, mit 40 % bei den über 56-Jährigen am höchsten.

**Fast jeder dritte** befragte (32 %) **Busfahrer** antwortet, dass er sich **manchmal gar bei eingeschränkter Fahrtüchtigkeit ans Steuer gesetzt hat**, d. h. trotz Übermüdung, zu wenig Ruhezeit oder mit Schmerzen. Dieser Wert steigt auf den höchsten Anteil von 38 % bei den 36- bis 45-Jährigen, am tiefsten ist er bei den 46- bis 55-Jährigen mit 28 %.

Bei den Gründen, sich nicht fahrtüchtig zu fühlen, werden Erschöpfung, zu wenig Ruhezeit und Muskelschmerzen am häufigsten genannt. «Es darf nicht sein, dass sich Mitarbeitende genötigt fühlen, krank zu arbeiten», betont Fankhauser.

Weshalb setzen sich dennoch so viele Fahrerinnen und Fahrer beeinträchtigt ans Steuer? Christian Fankhauser hat eine Erklärung. «Die Busfahrerinnen und Busfahrer spüren **Druck von den Vorgesetzten**», sagt er. «Wenn sie sich abmelden, weil sie schlecht geschlafen haben, heisst es: <Du musst kommen!>. Viele nehmen lieber Medikamente und erscheinen zur Arbeit, auch weil sie wissen, dass sonst jemand einspringen muss, der eigentlich frei hat.»

Die Lenker seien stolz auf ihre Arbeit und hätten ein hohes Pflichtgefühl. Doch die jetzige Situation sei gefährlich, auch für die Reisenden. «Es braucht neue Standards», sagt Fankhauser. Es gehe nicht um einen Bürojob, den man auch mal müde verrichten könne, sondern um eine Arbeit, bei der man geistig immer zu 100 Prozent da sein müsse. «Es darf nicht sein, dass sich Mitarbeitende in einer so verantwortungsvollen Position genötigt fühlen, auch müde oder krank arbeiten zu gehen. **Man muss mit diesem Druck auf sie aufhören, wenn sie krank sind, und nicht <Polizei spielen>**. Es braucht mehr Personal.»



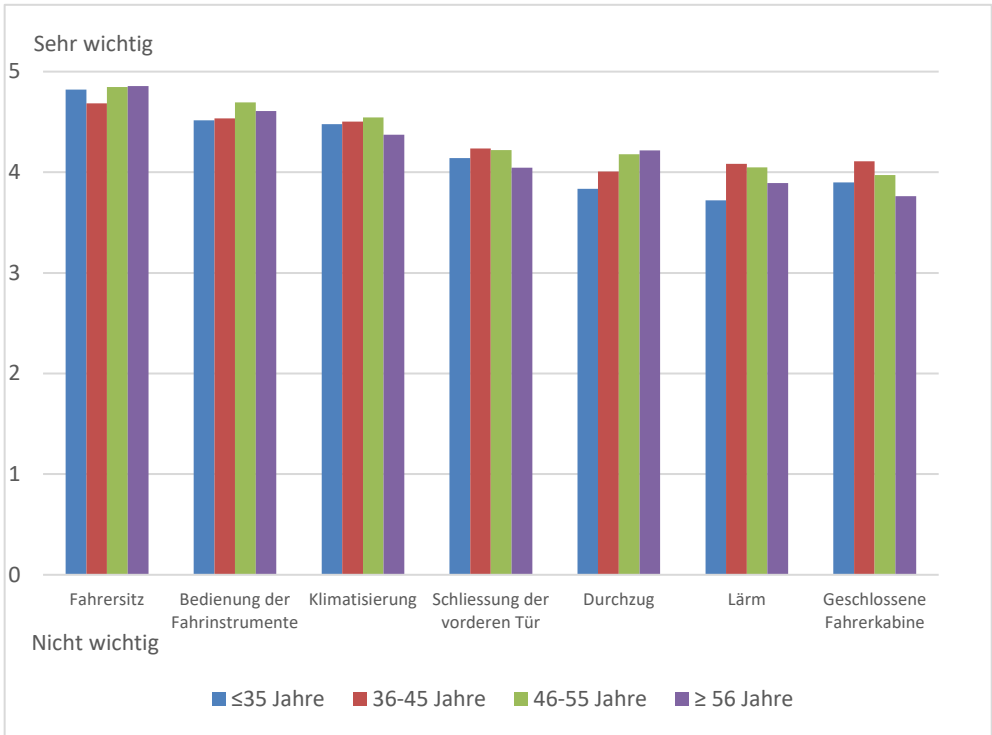
**Krankschreibungen, Unfälle, Berufskrankheit und Fahren, ohne in der Lage zu sein, Entwicklung 2010, 2018 und 2022**

Wenn man die Entwicklung **zwischen 2010, 2018 und 2022** betrachtet, ist der Anstieg markant. Die **Krankheitsausfälle**, rot in der Grafik, **steigen von 33,5 % auf 45,5 % und weiter auf 53,5%** (53,2 % für alle Gewerkschaften zusammen). Der **Anstieg ist schwindelerregend**.

Auch wenn sie zwischen 2018 und 2022 kaum mehr zugenommen haben, halten sich **die Berufsunfälle** auf der doppelten Höhe von 2010 (zwischen 12 und 13 % gegenüber 5,3 %). Bei der Frage, ob man **nicht immer fahrtüchtig** ist, wenn man sich ans Steuer setzt, sinkt die Antwort seit 2018 nicht unter 30 %. Das ist alarmierend.

## Bedeutung der Ergonomie

In der Umfrage wurde nach einer Bewertung unterschiedlicher Elemente der Ergonomie gefragt, dies auf einer Skala von «1 – nicht wichtig» bis «5 – sehr wichtig». Für jedes der Elemente wurde der Durchschnittswert berechnet.



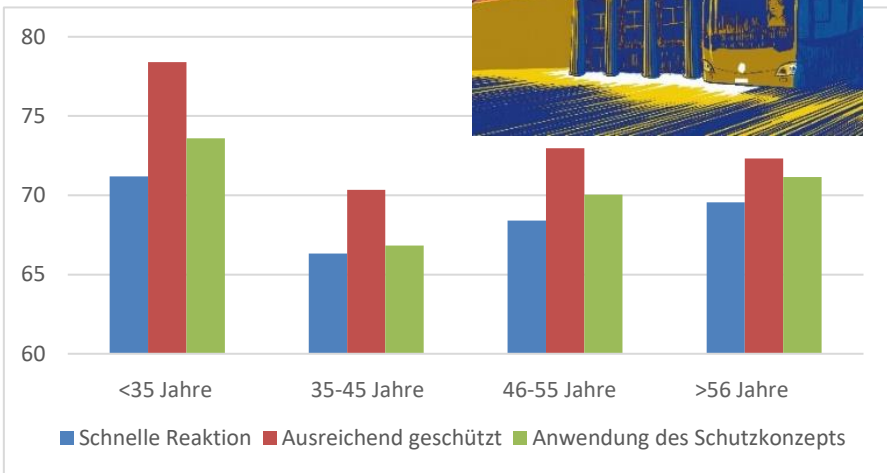
### Bewertung der Ergonomie nach Altersgruppen 2022

Sechs der sieben Elemente der Ergonomie erreichen einen Wert über 4, womit sie als wichtig gelten. Es hat sich gezeigt, dass praktisch alle Befragten die Ergonomie wichtig finden, besonders die Sitze.

So erreichen **die Sitze den höchsten Wert (4,8)**, 85 % der Fahrerinnen und Fahrer erachten diese als sehr wichtig. Es folgt **die Einstellung und Anordnung der Instrumente (4,6)**, die von 69 % der Befragten als sehr wichtig beurteilt werden. Die **Klimatisierung** liegt auf dem dritten Platz mit einem Wert von 4,5; sie wird von 59 % der Fahrerinnen und Fahrer als sehr wichtig eingestuft.

Danach folgen die Schliessung der vorderen Tür (4,2) und Durchzug (4,0), die für 54 % bzw. 46 % der Befragten als sehr wichtig gelten. Am tiefsten liegt der Wert für die geschlossene Fahrerkabine mit einem Durchschnitt von 3,9, von 43 % der Fahrerinnen und Fahrer als sehr wichtig eingestuft.

## Covid



### Bewältigung der Corona-Krise. Zustimmende Antworten in Prozent, 2022

2022 gehörten auch Fragen im Zusammenhang mit der Corona-Krise zwischen März 2020 und Februar 2022 zur Umfrage. Es gab nach Alter signifikant unterschiedliche Antworten. **Über 70 % der Fahrerinnen und Fahrer fühlten sich ausreichend geschützt.** Am zufriedensten zeigen sich die unter 35-Jährigen (83 %), am wenigsten zufrieden die 36- bis 45-Jährigen (70 %). Etwas mehr als 70 % der Befragten finden, die Schutzkonzepte würden gut angewandt, und zwar 78 % der unter 35-Jährigen und 65 % der Gruppe zwischen 36 und 45 Jahren. **Etwas weniger als 70 % finden, dass die Reaktion auf die Krise schnell erfolgte.** Auch hier sind die 36- bis 45-Jährigen am wenigsten zufrieden (64 %), wogegen die über 56-Jährigen am zufriedensten sind (73 %). Ebenfalls signifikant ist der Unterschied zwischen Männern (72 %) und Frauen (88 %) beim Eindruck, ausreichend geschützt zu sein.

Die **Note** für die Unternehmen für die **Bewältigung der Corona-Krise** liegt bei 4,0 (4 bedeutet «**zufriedenstellend**»). Die Benotung unterscheidet sich signifikant zwischen den Regionen. Den tiefsten Durchschnittswert gibt es in der Ostschweiz mit 3,2, den höchsten mit 4,5 in der Region Nordwestschweiz. Darin spiegeln sich zweifellos die weitgehend kantonale Zuständigkeit bei der Bewältigung der Krise sowie die unterschiedliche Grösse der Unternehmen.

Zu den **Auswirkungen** der Corona-Krise gehört, **dass fast 60 % der Fahrerinnen und Fahrer kurzfristige Änderungen der Einsätze hatten**, und zwar 53 % bei den 36- bis 45-Jährigen, die am wenigsten betroffen waren, gegenüber 61 % der **46- bis 55-Jährigen, die am meisten betroffen waren**. Am wenigsten betroffen war die Romandie, wogegen diese kurzfristigen Änderungen in der Ostschweiz sechsmal höher lagen; diese Region war auch am stärksten von einer erhöhten Arbeitsbelastung betroffen.

Zwischen 38 % und 45 % der Fahrerinnen und Fahrer mussten wegen Corona **Überstunden** leisten, abnehmend mit dem Alter. Sie lagen in der Zentralschweiz doppelt so hoch wie im Espace Mittelland. **Verkürzte Ruhezeiten** waren seltener in der Genferseeregion und im Tessin, dagegen lagen sie in der Ostschweiz über doppelt so hoch wie im Espace Mittelland.

Für **41 % der Fahrerinnen und Fahrer hatten die Auswirkungen von Corona einen negativen Einfluss auf ihre körperliche oder psychische Gesundheit**. Am **stärksten betroffen** waren die **36- bis 45-Jährigen** (51 %), am wenigsten die über 56-Jährigen (35 %). Rund 40 % der Befragten nannten dabei **verkürzte Ruhezeiten**, mit einer Schwankung zwischen 38 % und 42 % je nach Alter.

Zwischen 33 % (die über 56-Jährigen) und 43 % (46-55 Jahre) verzeichneten eine **Zunahme der Arbeitsbelastung**, der Durchschnitt liegt bei 38 %. Insgesamt waren die Frauen weniger von Auswirkungen der Corona-Krise betroffen als die Männer. Diese Zunahme ist insbesondere die Folge von **Corona-bedingten Absenzen** (Isolierung oder Quarantäne). «Wir haben **2021 eine starke Zunahme der Krankheitsausfälle** verzeichnet, wobei wir keinen kausalen Zusammenhang mit der Pandemie nachweisen konnten», hält Viviane Remy fest, Doktorandin an der Universität Lausanne bei Unisanté, eine der Autorinnen der Studie.

## «Corona, eine schwierige Zeit»

«Corona war eine schwierige Zeit», bestätigt Gilbert D'Alessandro, 59 Jahre, seit 34 Jahren Busfahrer bei den Freiburger Verkehrsbetrieben TPF und Präsident des VPT. «Am Anfang wollte die Direktion die vordere Bustür nicht verschliessen. Aber schliesslich hat sie eingewilligt und sogar Plexiglaswände eingebaut, um die Fahrerinnen und Fahrer von den Reisenden abzutrennen.»

## Schlussfolgerung

Wenn man die in dieser Broschüre wiedergegebenen Ergebnisse der Studie liest, sind die Zahlen beunruhigend und der Befund vernichtend. Die Dringlichkeit ist offensichtlich; die Beeinträchtigungen der Gesundheit der Kolleginnen und Kollegen müssen ernst genommen werden, indem die Arbeitsorganisation und das Arbeitsumfeld verbessert werden. Gemäss Unisanté haben sich «die Arbeitsbedingungen und die Gesundheit der Busfahrerinnen und -fahrer im Lauf der letzten zwölf Jahre verschlechtert». Das Ausmass der Erschwernisse ist zwischen 2010 und 2022 bei zehn von zwölf untersuchten Elementen angestiegen! Ausserdem «leiden zahlreiche Busfahrerinnen und -fahrer in der Schweiz gleichzeitig an mehreren Gesundheitsproblemen, und diese Entwicklung hat sich zwischen 2010 und 2022 verschärft.»

Wie schon 2010 und 2018 sind Beschwerden des Bewegungsapparats die häufigsten Probleme, insbesondere Muskelschmerzen im Schulter- und Halsbereich wie auch Rückenschmerzen. Das zweithäufigste Problem ist übermässige Erschöpfung, die von mehr als der Hälfte der Befragten genannt wird. Die Corona-Krise hat deren Situation verschärft, da sie auf 41 % einen negativen Einfluss auf die körperliche oder psychische Gesundheit hatte.

Logische Folge der zunehmenden Gesundheitsprobleme ist der eklatante Anstieg der Absenzen wegen Krankheit. Diese betrafen 2021 jede zweite Person. Die Berufsunfälle verbleiben auf hohem Niveau, und fast ein Drittel der Kolleginnen und Kollegen setzen sich gelegentlich ans Steuer, obwohl sie sich nicht als fahrtauglich einschätzen. Das System kommt an seine Grenzen und das Ausmass der Absenzen explodiert. Im Verlauf der beruflichen Karriere wird der Stress verinnerlicht, und die Arbeiterschwernisse belasten den zunehmend ermüdeten und von Gesundheitsproblemen betroffenen Körper, was die meisten logischerweise als berufsbedingt erachten.

Statt das Arbeitsumfeld zu überdenken, um gute Bedingungen zu bieten, wird lieber Jagd auf Kranke gemacht. Es ist jedoch völlig kontraproduktiv, gesundheitlich angeschlagene Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmer aus dem Unternehmen zu drängen, wenn nötig sogar über den Vertrauensarzt des Arbeitgebers oder der Erwerbsausfallversicherung, der Betroffene für untauglich erklärt, ihren Beruf auszuüben. Dies zeigt nicht nur, dass es den Managern an Einsicht und sozialer Verantwortung mangelt, sondern ist auch ein sehr schlechtes Signal für den Nachwuchs. Wie soll man junge Menschen für diesen wunderbaren Beruf gewinnen, wenn man nicht versucht, die negativen und zermürenden Auswirkungen zu verringern, und den gesundheitlich Beeinträchtigten Schuldgefühle einredet? Allzu viele Kolleginnen und Kollegen werden gegen Ende der Laufbahn in Arbeitslosigkeit und Armut gedrängt, wenn ihr



Arbeitgeber sie vor der Pensionierung nicht im Betrieb **eingliedern** kann oder will.

Die SBB hat es geschafft, eine **Struktur für interne Umschulungen** bei Langzeiterkrankungen oder Unfällen und für einen **würdigeren** Eintritt in den Ruhestand aufzubauen, statt die Betroffenen in **Arbeitslosigkeit und Sozialhilfe** abzudrängen. Dies ist eine Grundlage für Angebote, die für alle Unternehmen des öffentlichen Verkehrs von Interesse sein sollten.

Branchenlösungen auf kantonaler oder regionaler Ebene könnten die Schaffung von **Stellenpools** ermöglichen. Die Maschinenindustrie hat gezeigt, dass sie sich darum kümmert, das Fachwissen in den Betrieben zu halten. Ein Fonds, von Gewerkschaften und Unternehmen paritätisch gespiesen und geführt, widmet sich zielgerichtet der **Weiterbildung** und der **Erhaltung der Arbeitsfähigkeit** angesichts der Herausforderungen der Digitalisierung. Die Branche des öffentlichen Verkehrs zögert noch, obwohl der SEV einen runden Tisch mit allen Beteiligten angeregt hat. Die vorliegende Studie zeigt, dass Stillstand gefährlich wäre und Lösungen gefunden werden müssen – und zwar dringend!

**Es ist höchste Zeit zu handeln, um Busfahrerinnen und -fahrer weniger krank und den Beruf attraktiver zu machen!** Ein besonderes Augenmerk muss den Kolleginnen und Kollegen gelten, die neu in den Beruf eintreten. Gesundheitsprobleme erfassen die jüngsten Fahrerinnen und Fahrer (Kopfweh, Rückenschmerzen, Muskelschmerzen im Schulter- und Halsbereich, Appetitmangel). Sie bewerten die langen Dienstschichten am störendsten, denn sie halten sie von einem Privat- und Familienleben ab, das diesen Namen verdient. Die Altersstruktur zeigt die deutliche **Überalterung** der Branche, was umso mehr beunruhigt, da die Pensionierung der Babyboomer bevorsteht und die Branche schon heute mit grossem Personalmangel kämpft, was wiederum die Gesundheit der Verbleibenden belastet. Wir haben darauf hingewiesen, dass sich die Unternehmen zu wenig um Teilzeitarbeit kümmern, die ein Mittel wäre, um Junge und Frauen anzuwerben. Weitere **Massnahmen im Interesse der Frauen** finden sich ausserdem auf den Seiten 4, 8 und 26–27.

Die **Dienstschichten über 10 Stunden** müssen **eliminiert** werden. Lange Fahrzeiten ohne Möglichkeit, eine Toilette aufzusuchen, sind ein Skandal. Sie gefährden eindeutig die Gesundheit der Kolleginnen und Kollegen. Fahrzeiten von über vier Stunden, ohne aufstehen und sich bewegen zu können, grenzen an Misshandlung. Die Arbeitsorganisation, die Dienstpläne, die Dienstschichten: Dies alles muss angepasst werden mit dem **vordringlichen Ziel**, den Fahrerinnen und Fahrern mehr **Komfort** zu verschaffen, der die Grundlage für die **Gesundheit** ist, unabhängig von den begrenzten Budgets, dem Druck auf Rendite und Produktivität, wie immer sie auch sind. Der Mensch muss oberste Priorität sein und bleiben.

Wir können die Kolleginnen und Kollegen nicht **mit ihrem Arznschrank allein lassen**, damit sie mit Medikamenten über die Runden kommen, mit Paracetamol, um regelmässig die Kopfschmerzen zu bekämpfen, mit Angstlösern und Antidepressiva, um dem Druck zu widerstehen und Burn-outs zu überleben. Eine Reduktion der Arbeitszeit ohne Lohneinbusse wäre eine geeignete Massnahme. Eine andere ist, die Arbeitsorganisation und -umgebung anzupassen (Busspuren, isolierte Fahrerkabine usw.).

Die **Arbeitgeber sind mit verantwortlich** für die Verschlechterung der Gesundheit unserer Kolleginnen und Kollegen. Sie sind jedoch verpflichtet, deren **physische und psychische Integrität** zu wahren. Es ist höchste Zeit, dass sie zusammen mit den Behörden ihre Verantwortung wahrnehmen und handeln.

Die Gewerkschaften insgesamt und der SEV insbesondere werden weiterkämpfen und mit dem Finger auf die Punkte zeigen, wo es dringend Massnahmen braucht. Zusammen mit euch setzten wir uns dafür ein, dass sich etwas ändert. Denn zusammen sind wir stark. Zusammen können wir etwas bewegen: Das ist die Kraft der Gemeinschaft und der Solidarität. Und es ist etwas, das euch gut tut. Tatsächlich sind die drei am meisten geschätzten Vorteile des Berufs die Arbeitsplatzsicherheit (62,4 %), die **Solidarität** unter den Kolleginnen und Kollegen (54,7 %) und die Freiheit (42,3 %).

Um Kausalzusammenhänge zwischen den Gesundheitsproblemen und den Arbeitsumständen zu belegen, wird **für das Jahr 2024 eine vierte Umfrage vorgesehen**, eine so genannte Kohortenstudie, sobald alle notwendigen Schritte für die Durchführung der Untersuchung abgeschlossen sind. Diese soll tiefer gehen, um Ihre berufliche Exposition zu schätzen und eine persönliche Gesundheitsbilanz zu erstellen, wobei der Schutz Ihrer persönlichen Daten gewährleistet wird.

## **FÜR EINE BESSERE INTEGRATION DER FRAUEN IN DER BRANCHE BUS**

Der SEV hat am 2. Juni 2023 in Lausanne an einer Tagung für die Gewerkschaftsfrauen aus der Westschweiz einen **Forderungskatalog für die Frauen im öffentlichen Verkehr** erarbeitet. Damit sollen Diskussionen in den Sektionen angestossen werden, um die Themen in die Unternehmen zu tragen und endlich die Gleichstellung zu erreichen.

### **· Bessere Vereinbarkeit von Berufs- und Familienleben:**

- Förderung der **Teilzeitarbeit** für alle;
- Schaffung von betrieblichen **Kinderkrippen**;

### · Respekt und Sicherheit am Arbeitsplatz:

- Einführung einer **Charta NULLTOLERANZ** gegen **sexistische und sexuelle Gewalt** und **sexuelle Belästigung** und gegen alle Arten von **Diskriminierung** (wegen des Geschlechts, der sexuellen Orientierung, der ethnischen oder geografischen Herkunft, dem Aussehen usw.);
- **Obligatorische Weiterbildung** der Angestellten und des Kaders zu den Themen **Diskriminierung, sexuelle Belästigung, sexualisierte und sexuelle Gewalt** und **Mobbing**;

### · Lohngleichheit:

- Einführung von **Kontrollmechanismen** zur Sicherstellung der **Lohngleichheit** bei der Festlegung des **Anfangslohns** beim Eintritt ins Unternehmen;
- **Regelmässige Kontrolle der Einhaltung** der Lohngleichheit, die durch das GIG garantiert und mit Lohnskalen bestimmt wird;

### · Gesundheit:

- Bessere Berücksichtigung der frauenspezifischen Gesundheitsthemen (**Menstruation, Menopause, ...**);

### · Mutterschaft – Vaterschaft:

- Bessere Berücksichtigung der besonderen Bedürfnisse bei **Schwangerschaft**;
- **Kündigungsschutz** von einem Jahr nach der Rückkehr aus dem **Mutterschaftsurlaub**;
- Berücksichtigung der Jahre der **Kinderbetreuung** bei der **Berufserfahrung**;
- **Zwei zusätzliche Wochen Vaterschaftsurlaub**;

### · Einrichtungen:

- Genügend separate **Toiletten und Garderoben** für das weibliche Personal;
- **Uniformen, die den weiblichen Körpern** gerecht werden;
- Geeignete **Stillräume**, die leicht zugänglich und sicher sind. Dies unter Beachtung der geltenden gesetzlichen Bestimmungen über die Zeit, die fürs Stillen zur Verfügung stehen muss, unter besonderer Beachtung der Arbeit in Touren.



**Die Umfrageresultate im Video:**

**Infos :** [sev-online.ch/de/fokus/gesundheit-und-sicherheit-am-arbeitsplatz/](https://sev-online.ch/de/fokus/gesundheit-und-sicherheit-am-arbeitsplatz/)

### Impressum:

**Texte:** Yves Sancey, Kommunikation SEV; **Grafiken:** Unisanté;

**Illustrationen:** Tiemo Wydler; **Übersetzung:** Peter Moor.

Lausanne, Januar 2024.



**Personal privater Transportunternehmen  
Personnel des entreprises de transport privées  
Personale delle aziende private di trasporto**

## **SEV-MITGLIED WERDEN?**

*Die Hauptaufgaben des SEV sind der Einsatz für die kollektiven Anstellungsbedingungen und die Verteidigung der Interessen der Mitglieder bei Lohnverhandlungen. Darüber hinaus bietet eine Mitgliedschaft viele individuelle Vorteile. Komm zu uns und werde Mitglied des SEV, der Gewerkschaft des Verkehrspersonals. Scanne den QR-Code oder verwende den Web-Link.*



<https://urlz.fr/oZyc>

<https://sev-online.ch/de/deine-vorteile/beitreten/>

## **Dank**

Diese Broschüre wäre nicht möglich gewesen ohne die Tausende von Mitgliedern, die sich die Mühe gemacht haben, in den Jahren 2010, 2018 und 2022 die Umfrage auszufüllen, ebenso wenig ohne das Team von Unisanté, das die Daten erfasst und ausgewertet hat, ohne den Unterverband VPT-SEV, der die ersten Umfragen angestossen hat, ohne die Begeisterung von Christian Fankhauser, der immer überzeugt war, dass wir die Frage der Gesundheit am Arbeitsplatz dokumentieren müssen, und ohne die Gewerkschaften SEV, syndicom und VPOD. Ihnen allen sei hier gedankt für ihre Zeit und ihren Einsatz zum Wohl der Gesundheit unserer Kolleginnen und Kollegen.

**Branche Bus  
Settore Bus**