

# ÖPNV für uns alle?

Belastung. Entlastung. Teilhabe.

## Arbeitsbedingungen im ÖPNV



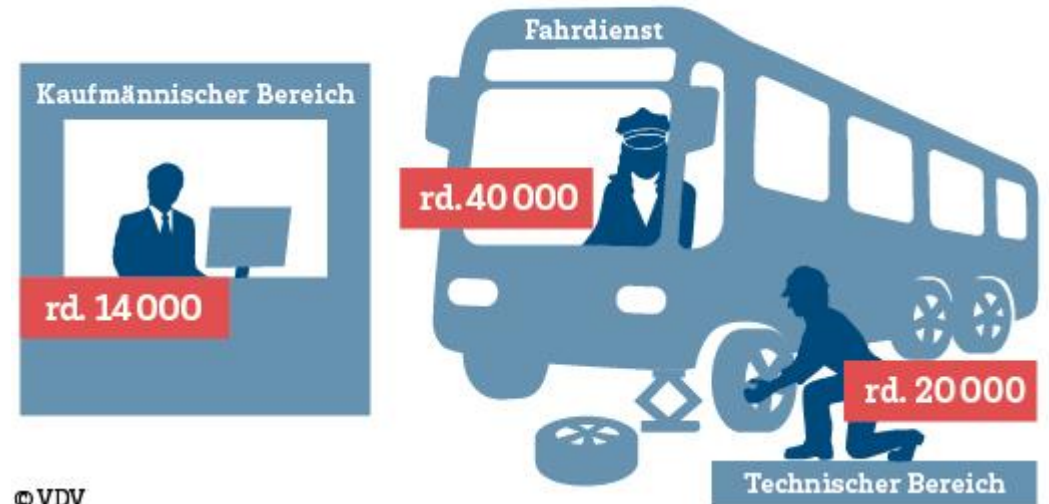
**Reiner Schäl**

ver.di Landesbezirk Niedersachsen-Bremen

# Zahlen ÖPNV/SPNV

- rund 151.000 Mitarbeiter\*innen im öffentlichen Personenverkehr (VDV-Mitgliedsunternehmen )
  - 87.000 Beschäftigte im Fahrdienst
  - 37.000 im technischen Dienst
  - 27.000 in der Verwaltung
- heute und auch zukünftig hoher Personalbedarf
- bis 2030 ca. 50 Prozent 151.000 Beschäftigten zu ersetzen
- „Wir werden bis 2030, vor allem altersbedingt, viele Personalabgänge zu verzeichnen haben. Berücksichtigt man die angestrebten und aufgrund der Verkehrswende notwendigen Wachstumsziele der Branche, ergibt sich schon bis 2025 ein Personalbedarf von 50.000 Fachkräften. Es fehlen schon jetzt deutschlandweit etwa 1.500 Lokführerinnen und Lokführer – Tendenz steigend“, so Ingo Wortmann (VDV-Präsident).
- Das Durchschnittsalter der Mitarbeitenden im öffentlichen Personen- und Eisenbahnverkehr beträgt 46,5 Jahre.
- Bis 2030 müssen 74.000 Beschäftigte aufgrund des demografischen Wandels im öffentlichen Verkehr ersetzt werden:
  - 40.000 im Fahrdienst
  - 20.000 im technischen Bereich
  - 14.000 im kaufmännischen Bereich

## Hoher Personalbedarf im ÖPNV bis 2030



# Belastungen im Fahrdienst

- Arbeitszeiten richten sich nach den Zeiten, zu denen öffentlicher Nahverkehr angeboten wird, sie sind je nach Verkehrsgebiet an 24 Stunden an allen 7 Wochentagen im Einsatz
- Fahrer\*innen arbeiten samstags, sonntags und nachts
- höchstens 15 freie Sonntage im Jahr sind die Regel
- Dienste beginnen nicht zu regelmäßigen Zeiten, sondern wechseln je nachdem, auf welcher Bus- oder Bahnlinie sie eingesetzt werden
- Da ein Dienst zu jeder Tages- und Nachtzeit beginnen kann, stellen ein regelmäßiger Schlafrhythmus und die Organisation des Familienlebens besondere Herausforderungen dar
- Für den Fahrdienst sind außerdem kürzere tägliche Mindestruhezeiten erlaubt als für Arbeitnehmer\*innen in anderen Tätigkeiten (10 Stunden statt 11 Stunden).

# Belastungen im Fahrdienst

- Durch fahrplanbedingte Fahrtunterbrechungen ergeben sich Dienste bis zu 12 Stunden, die in betriebsnotwendigen Fällen auf bis zu 14 Stunden ausgedehnt werden können.
- Eine Dienstschicht kann außerdem geteilt werden, die Zeit dieser Unterbrechung wird nicht bezahlt, auch dann nicht, wenn sie an irgendeinem Ort auf der Strecke stattfindet.
- Auch Wegezeiten zur Übernahme eines Fahrzeugs auf der Strecke werden in vielen Unternehmen nicht bezahlt.
- In den Ballungsräumen sind die Belastungen für das Personal auch mit der Zunahme des Verkehrsaufkommens und der Fahrgäste gestiegen.
- Übergriffe durch Fahrgäste

## Belastungen im Fahrdienst

- Pausen können für Fahrer\*innen im öffentlichen Nahverkehr auf Kurzpausen von mindestens 8 Minuten aufgeteilt werden. Durch Verspätungen und zu enge Taktungen im Fahrplan fallen diese Kurzpausen jedoch oft aus.
- Es fehlt die Zeit zur notwendigen Erholung und auch der Gang zur Toilette ist nicht möglich. Die Beschäftigten reagieren teilweise darauf, indem sie weniger trinken.
- Im ÖPNV ist es außerdem üblich, kurze Fahrtunterbrechungen zum Ausgleich von Verspätungen, für notwendige technische und dokumentarische Nebenarbeiten oder Personalwechsel auf der Strecke Zeit einzuplanen, die sog. Wendezeiten. Auch diese Zeiten reduzieren sich häufig oder entfallen gänzlich, wodurch der Stress für die Fahrer\*innen weiter steigt, notwendige Arbeiten nicht geschafft werden und Verspätungen sich immer weiter aufbauen.

# Zusammenfassung und weitere Aspekte

- Hohe Fluktuation, viele, auch langjährig Beschäftigte, verlassen das Unternehmen
- Beschäftigte werden offensiv abgeworben und „rausgekauft“
- Hoher Krankenstand
- Subunternehmer geben aufgrund von Personalmangel und hohen Treibstoffkosten Leistungen zurück
- Aufgrund der knappen Personaldecke viele Überstunden, Einspringen an dienstplanmäßig freien Tagen (auch, um zusätzlich zu verdienen)
- Dadurch überdurchschnittlich hohe Belastung, die auf Dauer weitere Arbeitsunfähigkeiten zur Folge hat
- Aufgrund der Arbeitsbedingungen und Entgelte mit wenig Perspektive gelingt es kaum noch neue Beschäftigte zu finden und frisch Ausgebildete zu binden
- Eine Entlastung der im Fahrdienst Beschäftigten gelingt nicht
- Investitionen in Ausbildung rentieren sich nicht mehr
- Branchenweites Problem: Beschäftigte wechseln nicht mehr innerhalb der Branche, sondern verlassen diese

# Hohe Krankenstände aufgrund der Arbeitsbedingungen

- Arbeitsbelastung und Stress begünstigen bei Bus und Straßenbahnfahrern verschiedene Erkrankungen.
- besonders Muskel-Skelett-Erkrankungen durch die monotone Körperhaltung
- psychische Erkrankungen
- Schlafstörungen
- Diabetes und Störungen des Blasen-, Magen- und Darmbereich durch Stress und unzureichende Möglichkeiten zum Toilettengang und die schichtbedingte unregelmäßige Ernährung.

# Maßnahmen

- Gesicherte attraktive Arbeitsbedingungen
- ÖPNV-Investitionsprogramm Bund-Länder-Kommunen in Infrastruktur und Personal
- Attraktivere Arbeitsbedingungen durch Entlastung und Honorierung unvermeidlicher Belastungen
  - Arbeitszeit
  - Entlastungstage
  - Neue Überstundenregelung
  - Nachwuchsförderung
  - Sonderzahlung
  - Zuschläge und Zulagen



# Investitionsprogramm für eine Verkehrswende

- zusätzliche Personalausgaben belaufen sich aufwachsend auf knapp vier Milliarden Euro (nach heutigen Löhnen) im Jahr 2030 (im Durchschnitt knapp zwei Milliarden Euro pro Jahr)
- Investitionen in die Infrastruktur ca. 5 Milliarden Euro und in zusätzliche Fahrzeuge ca. zwei Milliarden Euro jährlich
- Für die Sicherung der Funktionsfähigkeit des Systems und eine Verdopplung des Angebotes bis 2030 sind in den kommenden zehn Jahren zusätzliche Ausgaben von etwa 10-12 Milliarden Euro jährlich erforderlich.
- Eine Verdopplung des ÖPNV Angebotes verringert den Motorisierten Individualverkehr um ca. 33% +x.

## Bündnis ‚ÖPNV braucht Zukunft‘, 2022

“Auf dem Weg für eine Verdoppelung des ÖPNV bis 2030 brauchen wir endlich den ersten Schritt. Die Bundesregierung muss jetzt eine Strategie für die Mobilitätswende entwickeln”

## Bündnis ‚ÖPNV braucht Zukunft‘, 2022

Das Bündnis „ÖPNV braucht Zukunft“ wurde initiiert von:

- Fridays for Future Germany,
- ver.di – Vereinte Dienstleistungsgewerkschaft,
- Ökologischer Verkehrsclub VCD,
- Bund für Umwelt und Naturschutz Deutschland [BUND],
- BUNDjugend,
- attac,
- NaturFreunde Deutschlands,
- Eisenbahn- und Verkehrsgewerkschaft [EVG],
- Campact
- und Changing Cities e.V.

# Quellen:

- Vereinte Dienstleistungsgewerkschaft.  
<https://www.verdi.de/> (14.02.2023).