

Arbeitszeit und Fahrdiensttauglichkeit im ÖPNV

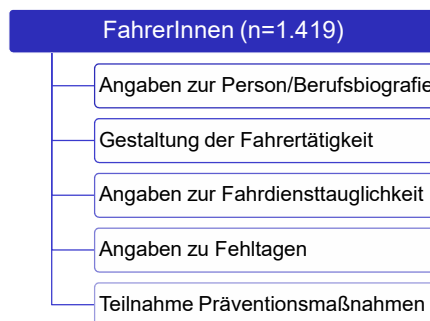
Anna Arlinghaus, Martina Bockelmann, Jana Greubel & Friedhelm Nachreiner
GAWO e.V., Oldenburg, Deutschland



Hintergrund

- krankheitsbedingte Abwesenheiten sind im ÖPNV höher als in anderen Branchen
- Fahrdienstuntauglichkeit der FahrerInnen als Problem für die Verkehrsbetriebe
- Tätigkeit weist besondere Bedingungen auf
 - soziale Isolation (außer Fahrgäste)
 - Bewegungsarmut/-einseitigkeit (v.a. Sitzen)
 - Arbeitsverdichtung, Verkehrsdichte
 - unregelmäßige und teils lange Arbeitszeiten
- **Ziel:** Gewinnung verlässlicher Daten über das Auftreten von Fahrdienstuntauglichkeit (FDU) und effektive Präventionsmaßnahmen

Online-Umfrage (Mai-Nov 2013)



Statistische Methoden

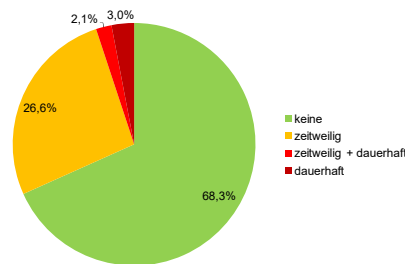
- Deskriptive Häufigkeiten der Prävalenz (Auftreten) der FDU
- Survivalanalysen
 - Zeit (Berufsalter) bis zum Eintritt der (ersten) Fahrdienstuntauglichkeit
 - in Abhängigkeit von
 - demografischen Merkmalen
 - Arbeitsbedingungen
 - **Arbeitszeitmerkmalen**
 - Teilnahme an Präventionsmaßnahmen

Demografie & Arbeitszeit

- 1.247 (87,9 %) männlich, 172 (12,1 %) weiblich
 - davon 179 (12,6 %) ehemalige FahrerInnen (→ Rente oder jetzt in anderem Tätigkeitsbereich)
- mittleres Alter: 48 Jahre (aktiv: 47,1 Jahre, ehemals: 53,6 Jahre)
- mittlere Arbeitsdauer: 40,4 Std./Woche

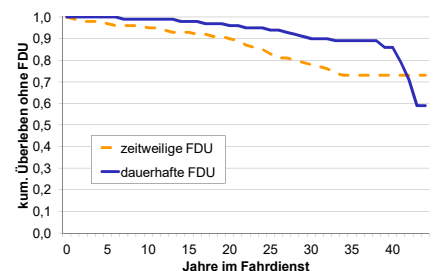
Arbeitszeiten	N	%	Rotationsrichtung	N	%
regelm. Wochenendarbeit	1.252	91,7	vorwärts	139	10,3
regelm. Abendarbeit	1.228	88,6	rückwärts	340	25,1
regelm. Nachtarbeit	559	42,0	vorwärts & rückwärts	255	18,8
Rotationsgeschwindigkeit			unbekannt	346	25,6
lang	258	19,5	permanente Lage	274	20,2
kurz	375	28,3			
kurz & lang	451	34,1			
permanente Lage	239	18,1			

Prävalenz der FDU



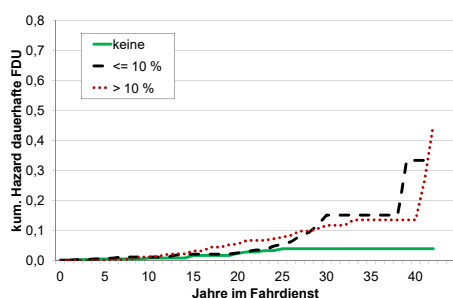
Mittlere Zeit bis zur ersten FDU

- Zeitweilige FDU: 38 Jahre (nur Fälle mit FDU: 15,5 Jahre)
- Dauerhafte FDU: 41,2 Jahre (nur Fälle mit FDU: 20 Jahre)



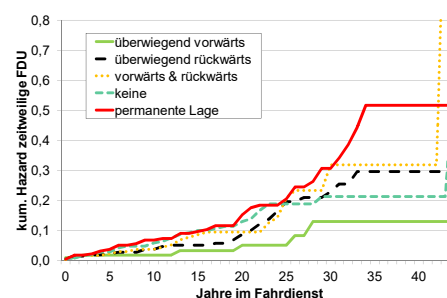
Geteilte Dienste & dauerhafte FDU

- >10 %: 38,5 Jahre (95 %-KI: 37,5-39,5)
- keine: 42,1 Jahre (95 %-KI: 41,5-42,6)



Rotationsrichtung & zeitweilige FDU

- Vorwärts besser als andere Richtungen (p<0,10), Differenz zu permanenten Systemen (z.B. Dauerspät) ca. 6 Jahre



Cox-Regression: dauerhafte FDU

Parameter	Hazard Ratio	90 %-KI
Alter	0,90	0,92-1,00
Geschlecht		
männlich	Referenz	
weiblich	1,55	0,72-3,34
Regelmäßige Pausen		
ja	Referenz	
nein	0,63	0,38-1,08
Anteil geteilter Dienste		
keine	Referenz	
<=10%	2,83	1,36-5,92
>10%	3,63	1,80-7,34
Ergonomisch gestaltete Sitze		
alle	Referenz	
die meisten	1,48	0,65-3,35
wenige	4,38	1,96-9,77
keine	7,12	2,69-18,82

Cox-Regression: zeitweilige FDU

Parameter	Hazard Ratio	90 %-KI
Alter	0,95	0,93-0,97
Rotationsrichtung		
vorwärts	Referenz	
rückwärts	2,20	1,05-4,59
vorwärts & rückwärts	2,41	1,12-5,14
keine	2,29	1,09-4,80
permanente Lage	3,23	1,57-6,67
Training zu AZ und Pausen		
teilgenommen	Referenz	
nicht teilgenommen	2,28	1,39-3,77
Klimatisierung des Fahrer-APL		
alle	Referenz	
die meisten	1,34	0,87-2,04
wenige	1,67	1,08-2,57
keine	1,92	1,08-3,43

Zusammenfassung

- eher niedrige Prävalenz von dauerhafter FDU, aber häufige zeitweilige FDU
- Risiko für FDU hängt zusammen mit
 - Fehlen ergonomisch gestalteter Arbeitsplätze
 - Fehlen ergonomischer Arbeitszeiten, statt dessen
 - geteilte Dienste
 - unregelmäßige und permanente Systeme
- in univariaten Analysen auch Nachtarbeit, lange Arbeitszeiten und fehlende Einflussmöglichkeiten als Risikofaktoren

Diskussion

- Prävention muss so früh wie möglich – also bereits bei der Arbeitsaufnahme – einsetzen
- Ansatz bei den Arbeitsbedingungen, hier insb. auch bei der Arbeitszeitgestaltung (Verhältnisprävention)
- keine bzw. nur kurzfristige Effekte für Verhaltensprävention (z.B. Schulungen) ermittelt
- Probleme der hohen Krankenstände und (zeitweiligen) FDU dürften sich verstärken durch
 - alternde Belegschaften,
 - steigende Arbeitsdichte,
 - längere Lebensarbeitszeiten,
 - vermehrtes Outsourcing der Fahrtätigkeit in reine Fahrgesellschaften.