

Inhaltsverzeichnis

Vorwort	3
0 Problemstellung und Zielsetzung der Untersuchung	9
0.1 Ausgangslage und Untersuchungsansatz	9
0.2 Zielsetzung	10
0.3 Auswahl der Unternehmen und Vorgehensweise.....	11
0.3.1 Auswahl der Unternehmen.....	11
0.3.2 Vorgehensweise.....	11
0.3.3 Betriebszugehörigkeit und Alter der befragten Fahrerinnen und Fahrer....	12
1 Die erhöhten Belastungen im Fahrdienst – Zusammenfassung	13
1.1 Die Aussagen der Fahrer zu ihrer täglichen Arbeitssituation	13
1.2 Fragestellungen und Anregungen auf Grundlage der Ergebnisse	14
2 Die Ergebnisse der Befragungen der Fahrer	17
2.1 Die Kritik an den einzelnen Veränderungen	17
2.1.1 Reduzierung der Vorbereitungs- und Abschlusszeiten	17
2.1.2 Pauschalierung der Vorbereitungs- und Abschlusszeiten	18
2.1.3 Wegfall von Wegezeiten.....	18
2.1.4 Abschaffung bezahlter Pausen	18
2.1.5 Verlängerung der unbezahlten Pause	18
2.1.6 Kürzere und verkürzte Wendezeiten.....	19
2.1.7 Verlängerung von Frühdiensten	19
2.1.8 Veränderungen aufgrund betrieblicher Optimierung und der Verkehrslage.....	19
2.2 Auswirkungen auf die tägliche Arbeitszeitgestaltung	20
2.3 Weitere Kritikpunkte am Dienstplansystem	22
2.3.1 Zur Lage der freien Tage.....	22
2.3.2 Zum Pausensystem.....	23
2.3.3 Obergrenzen der wöchentlichen und täglichen Arbeitszeit	23
2.4 Stärkere Berücksichtigung der Fahrerwünsche als Gegengewicht	23
2.5 Ansichten zur zukünftigen Entwicklung	25
3 Die Angaben der Fahrer im Spiegelbild anderer betrieblicher Akteure	27
3.1 Die Meinungen der Dienstplanverantwortlichen	27
3.1.1 Zu den einzelnen Kritikpunkten der Fahrer	27
3.1.2 Zur stärkeren Beteiligung der Fahrer	28
3.1.3 Zur zukünftigen Entwicklung.....	28
3.2 Ergebnisse der Befragung der Betriebsräte	29
3.2.1 Zu den einzelnen Kritikpunkten der Fahrer	29
3.2.2 Zur stärkeren Beteiligung der Fahrer	31

3.2.3	Zur zukünftigen Entwicklung	31
3.3	Ergebnisse der Befragung der Arbeitsdirektoren	32
3.3.1	Zu den einzelnen Kritikpunkten der Fahrer	32
3.3.2	Zur stärkeren Beteiligung der Fahrer	33
3.3.3	Zur zukünftigen Entwicklung	34
4	Kurze Skizzierung der befragten Unternehmen	37
4.1	Bochum-Gelsenkirchener Straßenbahnen AG (Bogestra)	37
4.2	ÜSTRA Hannoversche Verkehrsbetriebe AG	37
4.3	Rheinbahn AG Düsseldorf	38
4.4	Duisburger Verkehrsgesellschaft AG (DVG)	39
4.5	WSW Mobil GmbH (Wuppertal)	40
5	Angaben zur Dienstplanstruktur der einzelnen Unternehmen	43
5.1	Bogestra	43
5.2	ÜSTRA	44
5.3	Rheinbahn AG Düsseldorf	45
5.4	Duisburger Verkehrsgesellschaft AG (DVG)	46
5.5	WSW Mobil GmbH (Wuppertal)	47
6	Ergebnisse der Befragungen in den einzelnen Unternehmen	49
6.1	Die Meinungen der Fahrer in den einzelnen Unternehmen	49
6.1.1	Fahrer Bogestra	49
6.1.2	Fahrer ÜSTRA	52
6.1.3	Fahrer Rheinbahn AG Düsseldorf	56
6.1.4	Fahrer Duisburger Verkehrsgesellschaft AG (DVG)	58
6.1.5	Fahrer WSW Mobil GmbH (Wuppertal)	61
6.2	Die Meinungen der Dienstplaner in den einzelnen Unternehmen	63
6.2.1	Dienstplaner Bogestra	63
6.2.2	Dienstplaner ÜSTRA	63
6.2.3	Dienstplaner Rheinbahn AG Düsseldorf	65
6.2.4	Dienstplaner Duisburger Verkehrsgesellschaft AG (DVG)	66
6.2.5	Dienstplaner WSW Mobil GmbH (Wuppertal)	67
6.3	Die Meinungen der Betriebsräte in den einzelnen Unternehmen	70
6.3.1	Betriebsrat Bogestra	70
6.3.2	Betriebsrat ÜSTRA	71
6.3.3	Betriebsrat Rheinbahn AG Düsseldorf	72
6.3.4	Betriebsrat Duisburger Verkehrsgesellschaft AG (DVG)	74
6.3.5	Betriebsrat WSW mobil GmbH (Wuppertal)	75
6.4	Die Meinungen der Arbeitsdirektoren in den einzelnen Unternehmen	77
6.4.1	Arbeitsdirektor Bogestra	77
6.4.2	Arbeitsdirektor ÜSTRA	80
6.4.3	Arbeitsdirektor Rheinbahn AG Düsseldorf	81
6.4.4	Arbeitsdirektor Duisburger Verkehrsgesellschaft AG (DVG)	83

6.4.5	Arbeitsdirektor WSW Mobil GmbH.....	85
7	Abgleich der Dienstpläne mit arbeitswissenschaftlichen Kriterien	87
7.1	Besonderheiten der Dienstpläne im ÖPNV.....	87
7.2	Vergleich der Dienstplanparameter mit arbeitswissenschaftlichen Kriterien und den VDV-Grundsätzen zur „Arbeitsqualität“	87
7.2.1	Vorbemerkung zu den einzelnen Kriterien.....	87
7.2.2	Kriterium: Verbotene Schichtfolgen und ungünstige Schichtfolgen.....	88
7.2.3	Kriterium: Nicht mehr als drei Nachtschichten in Folge	89
7.2.4	Kriterium: Vorwärtsrotation statt Rückwärtsrotation.....	91
7.2.5	Kriterium: Nicht mehr als fünf Gesamtschichten in Folge	93
7.2.6	Kriterium: Nicht zu viel Frühschichten hintereinander	93
7.2.7	Kriterium: Sozial wirksame Arbeitszeit	94
7.2.8	Kriterium: Schichtfolgen mit mehreren freien Wochenenden planen.....	95
7.2.9	Kriterium: Möglichst lange Ruhezeit nach einer Spätschichtphase.....	96
7.2.10	Kriterium: Flexibel aber auch verstetigt	96
7.2.11	Kriterium: Die Schichtdauer sollte von der Arbeitsschwere abhängig sein.....	98
7.2.12	Kriterium: Partizipation ermöglichen.....	98
8	Vergleich mit den DGB-Kriterien für „Gute Arbeit“	101
8.1	Vorbemerkung.....	101
8.2	Ausgewählte Kriterien aus dem Gute Arbeit-Index	101
8.2.1	„Möglichkeiten für Kreativität“ – „Einfluss- und Gestaltungsmöglich- keiten“	101
8.2.2	„Informationsfluss“	102
8.2.3	„Führungsstil“	102
8.2.4	„Betriebskultur“	103
8.2.5	„Arbeitszeitgestaltung“	103
8.2.6	„Arbeitsintensität“	103
8.2.7	„Gestaltung der körperlichen Anforderungen“	103
8.2.8	„Einkommen“	104
9	Anhang.....	105
9.1	Anhang 1: INQUA Initiative Neue Qualität der Arbeit	105
9.1.1	Checkliste Schichtplan	105
9.2	Anhang 2: Checkliste ergonomischer Schichtplan nach arbeitswissen- schaftlichen Empfehlungen	106
9.3	Anhang 3: Kriterien DGB-Index Gute Arbeit	108
10	Literaturverzeichnis	111
	Über die Hans-Böckler-Stiftung	113