

2 Belastende Ereignisse beim Zugpersonal

Matthias Becker & Michael Bublies

2.1 Erläuterungen zur Wiederholungsbefragung

Die Erstbefragung 2016 hatte das Ziel zu ermitteln, wie verbreitet bestimmte belastende Ereignisse im Berufsleben des Zugpersonals sind. Dazu wurden die sechs zentralen negativen Ereignisse „Beleidigung“, „Bedrohung“, „Anspucken“, „körperlicher Angriff“, „sexuelle Belästigung“, „Personenunfall“ sowie eine offene Ergänzungsmöglichkeit abgefragt und differenziert nach Berufsgruppen und weiteren interessierenden Variablen ausgewertet. Es zeigten sich insgesamt sehr hohe Ereigniswerte, was sowohl das „Erleben im Berufsleben“ als auch das „Erleben im letzten Jahr“ angeht.

In der Wiederholungsbefragung 2019 wurde die Fragestellung nach belastenden Ereignissen im Beruf identisch zu 2016 erneut eingesetzt. Aufgrund der Tatsache, dass in der Erstbefragung circa jeder siebte Teilnehmer zusätzlich zu den vorgegebenen Ereignissen ein „Sonstiges Ereignis“ benannt hatte, sollten die 2019 zu bewertenden Antwortmöglichkeiten deutlich erweitert werden, um detailliertere Einblicke gewinnen zu können. Die 2016 gewonnene Liste dieser genannten „Sonstigen Ereignisse“ wurde daher nach Häufigkeiten sortiert, zusammengefasst und im Wiederholungsfragebogen in nun 15 Ereignisarten dargestellt.

2.2 Ereigniskategorisierung

Für die Auswertung der Wiederholungsbefragung wurden diese 15 verschiedenen Situationen inhaltsanalytisch¹ sowie faktorenanalytisch² kategorisiert und eine Aufteilung in **drei wesentliche Ereigniskategorien** vorgenommen.

Tabelle 2.1 liefert den Vergleich der 2016 und 2019 erfassten Ereignisse sowie deren kategoriale Zuordnung. Aus der Tabelle wird ersichtlich, welche Ereignisse nun direkt im Zeitverlauf betrachtet werden können und für welche Ereignisse keine Vergleichszahlen von 2016 vorliegen.

¹ Induktive Kategorienbildung nach dem Bedeutungsgehalt von Begriffen. Durch Interpretation der unter den Kategorien gebündelten Aussagen werden die inhaltlichen Merkmale der einzelnen Kategorien herausgearbeitet (Bortz & Döring, 2006).

² Die Faktorenanalyse bezeichnet ein datenreduzierendes Verfahren zur Bestimmung der dimensional Struktur ähnlicher Merkmale (Bortz, 2005). Im konkreten Anwendungsfall wurden polychore Korrelationen der Einzelereignisse zur Faktorisierung herangezogen.

Kategorie	Befragung		
	2019	⇔	2016
„Angriff“	Beleidigung	⇔	Beleidigung
	Bedrohung	⇔	Bedrohung
	Anspucken	⇔	Anspucken
	Körperlicher Angriff	⇔	Körperlicher Angriff
	Sexuelle Belästigung	⇔	Sexuelle Belästigung
„Unfall“	Personenunfall	⇔	Personenunfall
	Beobachten von tödlichem Unfall	⇔	(nicht erfasst)
	Auffinden von Toten / Schwerverletzten	⇔	(nicht erfasst)
	Aufprall (z. B. Autos, Bäume, Tiere)	⇔	(nicht erfasst)
	Brände / Feuer (im und am Zug)	⇔	(nicht erfasst)
	Bahnbetriebsunfall (Entgleisung, Zusammenstoß, Zugtrennung)	⇔	(nicht erfasst)
„Wahrnehmung“	Beinaheunfall	⇔	(nicht erfasst)
	Androhung / Antäuschen von Suizid	⇔	(nicht erfasst)
	Beobachten von Gewalt	⇔	(nicht erfasst)
	Beschuss, Bewurf, Blendung	⇔	(nicht erfasst)
Sonstige	Anderes Ereignis	⇔	Sonstige Ereignisse

Tabelle 2.1: Erfasste negative Ereignisse und Kategorien

Die Aufteilung in drei Ereigniskategorien lässt sich wie folgt herleiten:

2.2.1 Angriffs-Ereignisse

Die erste entwickelte Kategorie umfasst Ereignisse, die alle die Gemeinsamkeit haben, dass sie mit einem Angriff auf die eigene Person verbunden sind. Dabei wird nicht näher unterschieden, ob der Angriff verbal oder körperlich erfolgt. Entscheidend ist, dass der oder die betroffene Beschäftigte bei dem Ereignis **persönlich Ziel eines Angriffs** ist. Das unterscheidet die Ereignisse dieser Kategorie von Ereignissen, bei denen lediglich Vorgänge beobachtet werden. Daher wird die erste Kategorie im Ergebnis „**Angriff**“ benannt.

2.2.2 Unfall-Ereignisse

Die zweite Kategorie enthält sämtliche Unfall-Ereignisse. Für die hier zusammengefassten Situationen ist identisch, dass die betroffenen Beschäftigten des Zugpersonals bei Erleben der Ereignisse im Rahmen ihrer Berufsausübung zwar in gleichem Maße „verantwortlich für die zuverlässige Durchführung des Bahnbetriebs“ sind, aber im Gegensatz zur Kategorie eins **nicht direkt**

persönlich angegriffen werden. Daher wird diese Kategorie mit dem Überbegriff „**Unfall**“ zusammengefasst. Dies schließt aus Sicht der Autoren auch die mit schwerwiegenden Auswirkungen einhergehenden Ereignisse „Beobachten von tödlichem Unfall“ und „Auffinden von toten Personen / Schwerverletzten“ ein.

2.2.3 Wahrnehmungs-Ereignisse

Die dritte Kategorie fasst solche Ereignisse zusammen, die in Bezug auf mögliche schwerwiegende Konsequenzen **entweder komplett ohne unmittelbare negative Folgen verlaufen** (zum Beispiel Beinaheunfall), oder zumindest nur **für den Beschäftigten selbst unmittelbar folgenlos geblieben** sind (zum Beispiel Beobachten von Gewalt). Dabei ist entscheidend, dass der Beschäftigte selbst entweder überhaupt keinen Einfluss auf die Situation nehmen kann, oder schon alles in seiner Macht Stehende getan hat. Beispielhaft sollen das die Ereignisse „Androhen von Suizid“ oder Beinaheunfall verdeutlichen: Ein Lokomotivführer sieht etwa, dass sich vor dem Zug eine Person im Gleisbereich befindet. Er leitet sofort die Schnell- beziehungsweise Gefahrenbremsung ein, erkennt aber gleichzeitig, dass der Bremsweg bis zum drohenden Aufprall zu lang ist. Im letzten Moment verlässt die Person den Gefahrenbereich.

In die gleiche Kategorie fällt auch der angetäuschte Suizid durch eventuell nur spielerisches Anlaufnehmen am Bahnsteig. Im Gegensatz zur Kategorie „Angriff“ fehlt hier jeweils der direkte persönliche Bezug. Wir benennen diese Ereignis-Kategorie daher „**Wahrnehmung**“. Das Ereignis „Beschuss, Bewurf, Blendung“ wurde ebenfalls in diese Kategorie eingeordnet, weil bei der Antwortmöglichkeit nicht differenziert wurde, ob der Beschäftigte im konkret gemeinten Ereignis direkt persönlich, oder eher indirekt allgemein (zum Beispiel als Passant oder etwa bei Blendung des Lokomotivführers) betroffen war.

Ziel der Ereigniskategorisierung

Die hier aufgestellten und beschriebenen Ereigniskategorien beinhalten naturgemäß einige Unschärfen. Einzelne Ereignisse können in der Praxis auch gleichzeitig erlebt werden und unterschiedliche Ereignisse können von verschiedenen Menschen subjektiv höchst unterschiedlich oder eben auch identisch wahrgenommen werden.

Dennoch liefern die drei Kategorien eine qualitative sowie quantitative Zusammenfassung der 15 erhobenen Einzelereignisse. Damit bieten sie die Möglichkeit, die Ergebnisse der gesamten Befragung abstrahierter und gleichzeitig differenzierter bezüglich vieler weiterer Fragestellungen strukturieren zu können.

Qualitativ unterscheiden sich etwa die Kategorien „Angriff“ und „Wahrnehmung“ dahingehend von der Kategorie „Unfall“, dass es sich für Außenstehende bei diesen eher um die „unerwarteten“ Belastungsfaktoren der Zugpersonal-Berufe handelt. Dass im Rahmen von Tätigkeiten im Bahnbetrieb **Unfälle** (Kategorie 2) vorkommen können, wird niemanden überraschen und die hinreichend verfügbaren „nüchternen“ Unfallstatistiken helfen, diese Kategorie entsprechend ihres Größenverhältnisses einzuordnen. Aber ob auch die unter den Kategorien „**Angriff**“ sowie „**Wahrnehmung**“ zusammengefassten Ereignisse als feste Bestandteile des Belastungsgeschehens beim Zugpersonal bekannt – und damit auch entsprechend in den Arbeitsschutzstrategien berücksichtigt – sind, darf bezweifelt werden.

Auch quantitativ lassen sich aus den Ereigniskategorien Hypothesen ableiten und überprüfen. Inwieweit werden etwa Unterschiede in Bezug auf Vorsorge- und Nachsorgemaßnahmen erkennbar? Oder inwieweit haben unterschiedliche Erlebenshäufigkeiten in den drei Kategorien Auswirkungen auf den Gesundheitszustand der Beschäftigten³?

In den folgenden Darstellungen der erlebten negativen Ereignisse im Berufsleben werden die Ergebnisse daher für jede einzelne thematische Betrachtung separat in den drei Ereigniskategorien untereinander wiedergegeben. Die Mittelwerte der Kategorien werden jeweils als senkrechte (vertikale) Linien dargestellt. So wird immer auch ein unmittelbarer kategorialer Vergleich ermöglicht.

2.3 Belastende Ereignisse im Gesamtüberblick und Zeitverlauf

In diesem Abschnitt werden die Ergebnisse bezüglich der Fragen berichtet, ob die jeweiligen Ereignisse überhaupt **schon einmal im Berufsleben erlebt** wurden. Bei den Ereignissen die sowohl 2019 als auch 2016 erfasst wurden, sind direkte Vergleiche der Erhebungszeitpunkte möglich. In den Kategorien, die Vergleiche erlauben wird deutlich, dass sich die Zahlen – obwohl es sich um größtenteils neue Teilnehmer handelt – grundsätzlich stark ähneln.

Da die Zahlen bezüglich des „mindestens einmaligen Erlebens eines bestimmten Ereignisses im Beruf“ für sich alleine genommen noch wenig Aussagekraft haben, wurde darüber hinaus zu jedem Einzelereignis abgefragt **wie viele der jeweiligen Ereignisse einerseits im gesamten Berufsleben und andererseits im vor der Umfrage liegenden Jahr erlebt** wurden. Weiterhin wurde mittels einer vierfach-Skala („Selten“, „Gelegentlich“, „Oft“, „Immer“) das Alltagserleben dieser Ereignisse erfragt.

Die auf das gesamte Berufsleben bezogenen Häufigkeiten decken sich im Wesentlichen mit den erlebten Situationen des Vorjahres, jeweils multipliziert mit dem Faktor der Berufserfahrung. Gleiches gilt für die Rangreihe der erlebten Alltagshäufigkeiten. Diese deckt sich ebenfalls mit den im Vorjahr erlebten Ereignissen. Da diese Variablen also keine zusätzlichen Informationen beinhalten, beschränkt sich dieser Bericht auf die Darstellung der absoluten Ereignis-Häufigkeiten des Vorjahres.

In der Ersterhebung 2016 wurde diese Frage bezogen auf das Jahr 2015, in der Wiederholungsbefragung bezogen auf das Jahr 2018 gestellt. Beide der zuletzt genannten Teilaspekte werden im Folgenden für jede Ereigniskategorie separat berichtet.

Abbildung 2.1, Abbildung 2.3 und Abbildung 2.5 berichten die Antworthäufigkeiten über alle Befragungsteilnehmer nach den drei beschriebenen Ereigniskategorien. Der Vergleich der vertikal eingezogenen Mittelwert-Linien zeigt, dass insgesamt die Ereignisse der Kategorie „Wahrnehmung“ mit 45 % von den meisten Beschäftigten berichtet wurden, fast gleichauf gefolgt von den Ereignissen der Kategorie „Angriff“ mit 43 %. Die Unfallkategorie folgt mit 28 % auf Rang drei. Mit der Ersterhebung vergleichbar ist nur die Kategorie „Angriff“. Hier zeigt sich im Vergleich zur Ersterhebung ein Anstieg um fünf Prozentpunkte.

³ Weitere Fragestellungen können über die Folgenforschung im Rahmen der „Open-Science“-Datennutzung beantwortet werden (vergleiche **Abschnitt 1.4**)

Abbildung 2.2, Abbildung 2.4 und Abbildung 2.6 veranschaulichen die korrespondierenden Durchschnittswerte der berichteten Ereignishäufigkeiten für das vergangene Jahr. Hier sieht die Rangreihe anders aus. Alle Befragten berichten, im letzten Jahr durchschnittlich

- circa elf Angriffs-Ereignisse,
- fast fünf Wahrnehmungs-Ereignisse und
- zwei Unfall-Ereignisse erlebt zu haben.

Innerhalb der drei Kategorien ergibt sich folgendes Bild:

Angriffs-Ereignisse

Abbildung 2.1 zeigt, dass alle einzelnen Ereignisse der Kategorie „Angriff“ seit 2016 Anstiege verzeichnen. Dabei ist „Beleidigung“ nach wie vor das von den meisten Beschäftigten erlebte Ereignis.

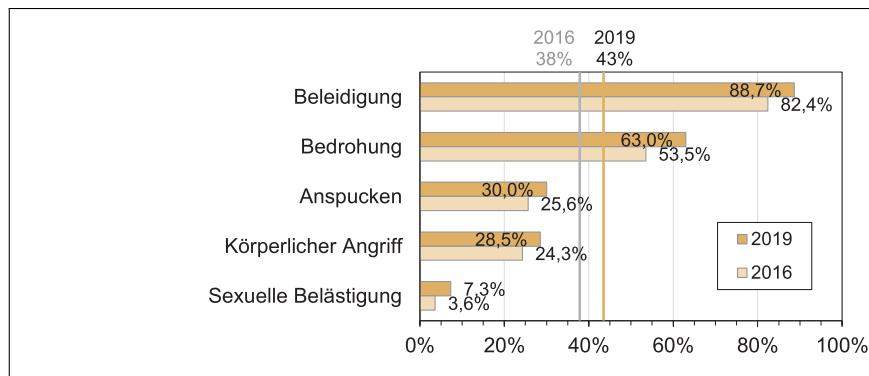


Abbildung 2.1:
Erlebte **Angriffs-Ereignisse**
im Zeitverlauf

Von zehn Befragten wurden im Berufsleben

- circa neun schon einmal beleidigt,
- mehr als sechs bereits bedroht,
- fast drei angespuckt sowie körperlich angegriffen und
- annähernd einer sexuell belästigt.

Abbildung 2.2 zeigt die entsprechenden absoluten Ereignishäufigkeiten. Im Durchschnitt hat das Zugpersonal im Jahr 2018 mehr als elf Angriffs-Ereignisse erlebt. Im Vergleich zur Ersterhebung stellt das einen **Anstieg um zwei Ereignisse** dar. Bezogen auf das Jahr 2015 wurden dort auch bereits schon mehr als neun Angriffs-Ereignisse erlebt. Im Einzelnen wurden die Befragten

- mehr als 21-mal beleidigt,
- fast zehnmal bedroht,
- circa viermal bespuckt,
- mehr als zweimal körperlich angegriffen und
- mehr als fünfmal sexuell belästigt.

Alle genannten Einzelereignisse verzeichnen Anstiege. Lediglich das Ereignis „Anspucken“ fällt etwas niedriger als in der Erstbefragung aus.

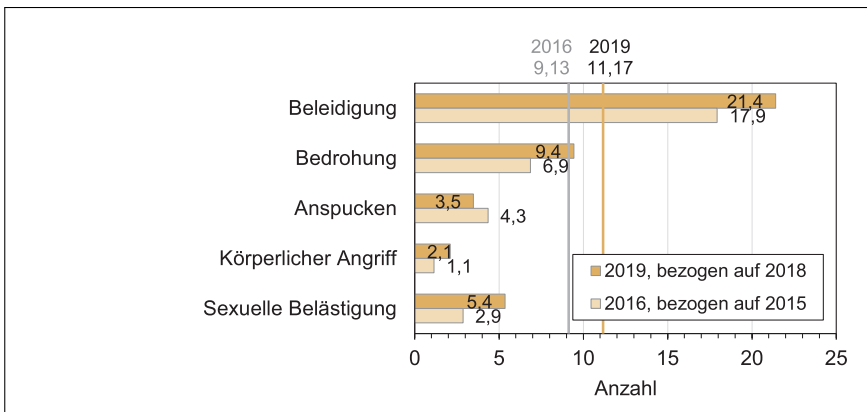


Abbildung 2.2:
Mittlere Anzahl berichteter
Angriffs-Ereignisse im
Vorjahr

Unfall-Ereignisse

Aus **Abbildung 2.3** wird ersichtlich, dass in der Kategorie „Unfall“ das Einzelereignis „Aufprall“ von den meisten Beschäftigten berichtet wird. Aufgrund fehlender Daten aus der Erstbefragung sind hierbei lediglich „Personenunfälle“ im Zeitvergleich zu betrachten. Auffällig ist eine leichte Abnahme der Häufigkeit, die jedoch mit hoher Wahrscheinlichkeit der feineren Aufgliederung der Ereignisse in 2019 zuzuschreiben ist.

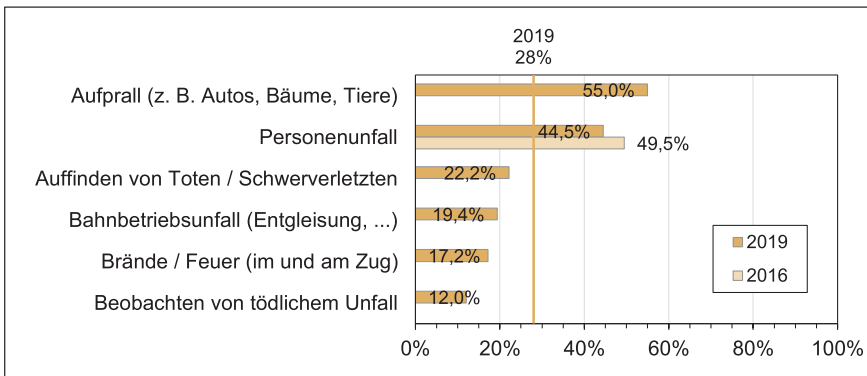


Abbildung 2.3:
Erlebte **Unfall-Ereignisse**
im Zeitverlauf

Von zehn Befragten haben im Berufsleben bereits

- mehr als fünf Aufprall-Ereignisse erlebt,
- annähernd fünf das Ereignis Personenunfall erfahren,
- mehr als zwei bereits Tote oder Schwerverletzte aufgefunden, einen Bahnbetriebsunfall oder einen Brand erlebt und
- hat einer einen tödlichen Unfall beobachtet.

Abbildung 2.4 veranschaulicht die berichteten absoluten Häufigkeiten der Unfall-Ereignisse. Erwartungsgemäß fallen diese deutlich niedriger aus. Im Durchschnitt erlebte das Zugpersonal im Jahr 2018 insgesamt circa zwei Unfall-Ereignisse. Im Wesentlichen handelt es sich dabei um „Aufprallereignisse“ (4). Die weiteren Einzelereignisse werden jeweils im Durchschnitt ungefähr alle 2-3 Jahre einmal je Person erlebt. Zu beachten ist, dass hier der Durchschnittswert **über alle**

befragten Berufsgruppen berichtet wird, der sich von dem nach einzelnen Berufsgruppen teils erheblich unterscheidet (siehe **Abschnitt 2.4**).

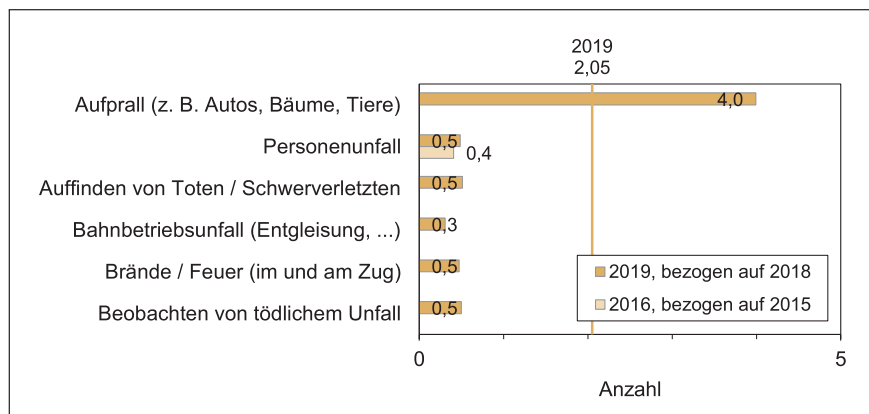


Abbildung 2.4:
Mittlere Anzahl berichteter
Unfall-Ereignisse im
Vorjahr

Wahrnehmungs-Ereignisse

Abbildung 2.5 zeigt, dass in der Kategorie „Wahrnehmung“ das Ereignis „Beinaheunfall“ das von den meisten Beschäftigten berichtete Einzelereignis darstellt. Insgesamt ist die Größenordnung aller Ereignisse in dieser Kategorie überraschend hoch.

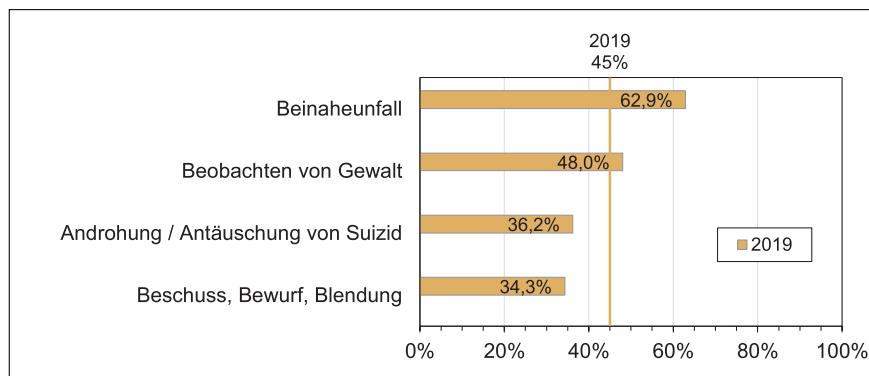


Abbildung 2.5:
Erlebte **Wahrnehmungs-**
Ereignisse im Zeitverlauf

Von zehn Befragten berichten

- mehr als sechs von Beinaheunfällen im Berufsleben,
- fast fünf von Gewaltbeobachtungen,
- mehr als drei von angedrohten beziehungsweise angetäuschten Suiziden sowie ebenfalls
- mehr als drei schon einmal beschossen, beworfen oder geblendet worden zu sein.

Abbildung 2.6 liefert die tatsächlichen Häufigkeiten der Wahrnehmungs-Ereignisse im Vorjahr. Im Durchschnitt berichteten die Beschäftigten von knapp fünf Wahrnehmungs-Ereignissen im Jahr 2018.

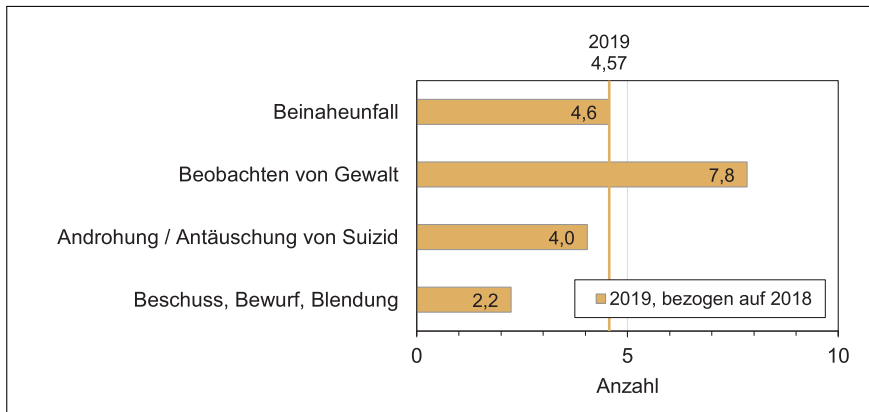


Abbildung 2.6:
Mittlere Anzahl berichteter **Wahrnehmungs-**
Ereignisse im Vorjahr

Im Mittel wurde/n im Jahr 2018 von jedem Befragten

- achtmal Gewalt beobachtet,
- fast fünf Beinaheunfälle,
- vier angetäuschte oder angedrohte Suizide und
- mehr als zweimal Beschuss, Bewurf oder Blendung erlebt.

2.4 Belastende Ereignisse nach Berufsgruppe

Der in **Abschnitt 2.3** berichtete Gesamtüberblick soll im Folgenden nach den verschiedenen Berufsgruppen differenziert betrachtet werden. Wie bereits in der Stichprobenbeschreibung berichtet, stellen nur die „Lokomotivführer“ und die „Zugbegleiter“ substanzielle Befragungsgruppen dar. Die Gruppe der Bordgastronomen ist nicht eigenständig quantitativ auswertbar.

Der Vergleich der drei Ereigniskategorien zeigt, dass in der Berufsgruppe der Lokomotivführer die Ereigniskategorie „Wahrnehmung“ auf Platz eins der „schon einmal im Berufsleben erlebten Ereignisse“ (52 %) steht. Bei den Zugbegleitern liegen die Ereignisse der Kategorie „Angriff“ (58 %) an erster Stelle. Auf Rang zwei dreht sich dieses Verhältnis um, auf Rang drei folgen in beiden Berufsgruppen die Ereignisse der Kategorie „Unfall“. Im Einzelnen unterscheiden sich die Berufsgruppen innerhalb der drei Kategorien deutlich.

Angriffs-Ereignisse

Abbildung 2.7 zeigt, dass deutlich mehr Zugbegleiter als Lokomotivführer berichten, schon einmal Angriffs-Ereignisse erlebt zu haben. Im Einzelnen stechen die Ereignisse „Beleidigung“ und „Bedrohung“ besonders hervor. Auch wenn die Zahlen der Lokomotivführer deutlich niedriger als die der Zugbegleiter ausfallen, darf dieser Eindruck nicht über die Relevanz hinwegtäuschen: Auch in der Gruppe der Lokomotivführer fallen die erlebten Angriffs-Ereignisse erschreckend hoch aus.

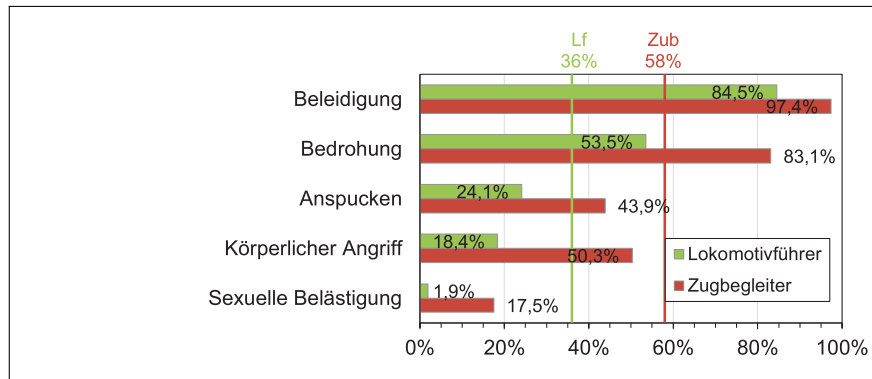


Abbildung 2.7:
Erlebte **Angriffs**-Ereignisse nach Berufsgruppe

Abbildung 2.8 berichtet die korrespondierenden absoluten Ereignishäufigkeiten für das vergangene Jahr. Durchschnittlich berichten Zugbegleiter von doppelt so vielen Angriffs-Ereignissen (16) wie die Lokomotivführer (8).

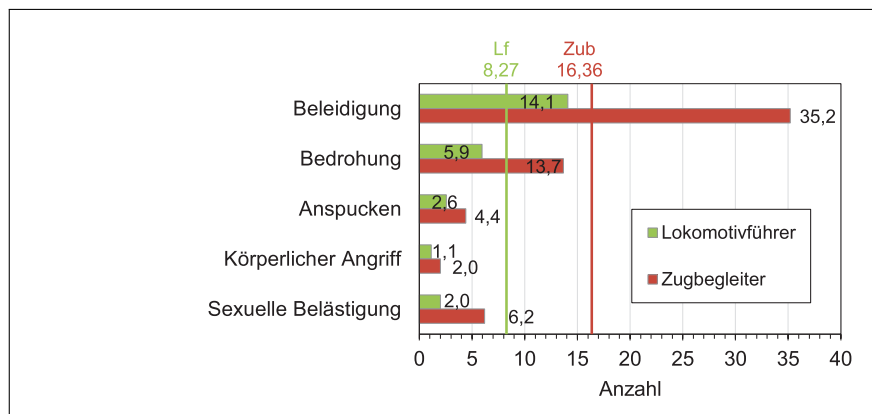


Abbildung 2.8:
Mittlere Anzahl berichteter **Angriffs**-Ereignisse im Vorjahr (2018)

Auch für die einzelnen Ereignisse der Kategorie „Angriff“ gilt die verallgemeinerte Aussage, dass Zugbegleiter im Schnitt mindestens doppelt so viele Ereignisse wie Lokomotivführer erleben.

Die Zugbegleiter berichten auf das Jahr 2018 bezogen, durchschnittlich

- 35-mal beleidigt,
- 14-mal bedroht,
- mehr als viermal angespuckt,
- zweimal körperlich angegriffen und
- sechsmal sexuell belästigt worden zu sein.

Die Lokomotivführer nennen auf das Jahr 2018 bezogen, durchschnittlich

- 14-mal beleidigt,
- sechsmal bedroht,
- mehr als zweimal angespuckt,
- einmal körperlich angegriffen und
- zweimal sexuell belästigt worden zu sein.

Unfall-Ereignisse

Abbildung 2.9 berichtet, wie viele Lokomotivführer beziehungsweise Zugbegleiter schon einmal Ereignisse der Kategorie „Unfall“ im Berufsleben erlebt haben. Es zeigt sich, dass die Lokomotivführer bei fast allen Unfall-Ereignissen etwas vor den Zugbegleitern liegen. Einzige Ausnahme stellt das Ereignis „Personenunfall“ dar. Hier liegen die Zugbegleiter in der Häufigkeit etwas über den Lokomotivführern.

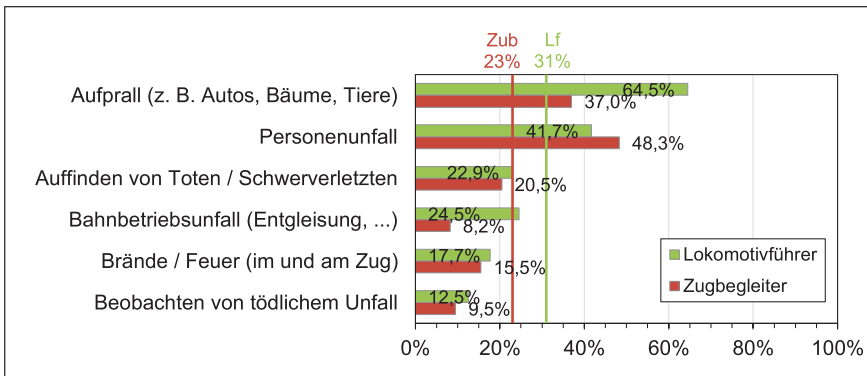


Abbildung 2.9:
Erlebte Unfall-Ereignisse
nach Berufsgruppe

Die absolut im letzten Jahr erlebten einzelnen Ereignisse der Kategorie „Unfall“ berichtet **Abbildung 2.10**. Hier zeigt sich nur ein minimal höherer Wert bei den Lokomotivführern. Durchschnittlich erlebten Lokomotivführer wie Zugbegleiter zwei Unfall-Ereignisse im Jahr 2018.

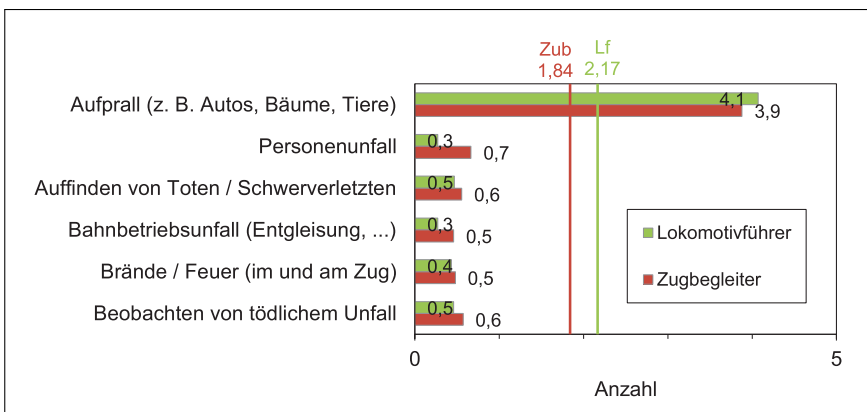


Abbildung 2.10:
Mittlere Anzahl berichteter
Unfall-Ereignisse im
Vorjahr (2018)

Das Einzelereignis „Aufprall“ sticht in der Kategorie der Unfall-Ereignisse deutlich hervor. Sowohl Lokomotivführer als auch Zugbegleiter berichten von vier Aufprallereignissen im Jahr 2018. In den verbleibenden Einzelereignissen scheinen die Zugbegleiter immer etwas höhere Fallzahlen als die Lokomotivführer zu erleben. Worin sich dieser Unterschied begründet, kann hier nur vermutet werden. Denkbar wäre, dass von jedem einzelnen Unfallereignis häufig mehrere Zugbegleiter gleichzeitig betroffen sind, während dies für den Einzelarbeitsplatz des Lokomotivführers durchweg selten der Fall ist.

Wahrnehmungs-Ereignisse

Aus **Abbildung 2.11** wird ersichtlich, wie viele Lokomotivführer beziehungsweise Zugbegleiter im Berufsleben schon einmal Ereignisse der Kategorie „Wahrnehmung“ erlebt haben. Insgesamt betrachtet liegen die Lokomotivführer bei allen Wahrnehmungs-Ereignissen vor den Zugbegleitern.

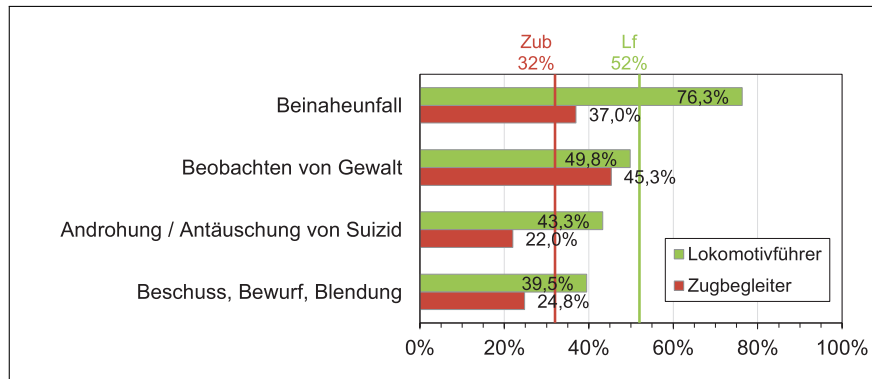


Abbildung 2.11:
Erlebte Wahrnehmungs-
Ereignisse nach Berufs-
gruppe

Bei differenzierter Betrachtung von Einzelereignissen der Wahrnehmungskategorie fällt auf, dass bei „Beobachten von Gewalt“ nur ein sehr geringer Unterschied besteht, wohingegen in allen anderen Ereignissen die Lokomotivführer deutlich stärker vertreten sind. Hier liefert die Betrachtung der absoluten Ereignishäufigkeiten des Vorjahres in **Abbildung 2.12** ein ergänzendes Bild. Lokomotivführer (4,4) und Zugbegleiter (4,8) berichten in Summe von annähernd gleich vielen Wahrnehmungs-Ereignissen im Jahr 2018.

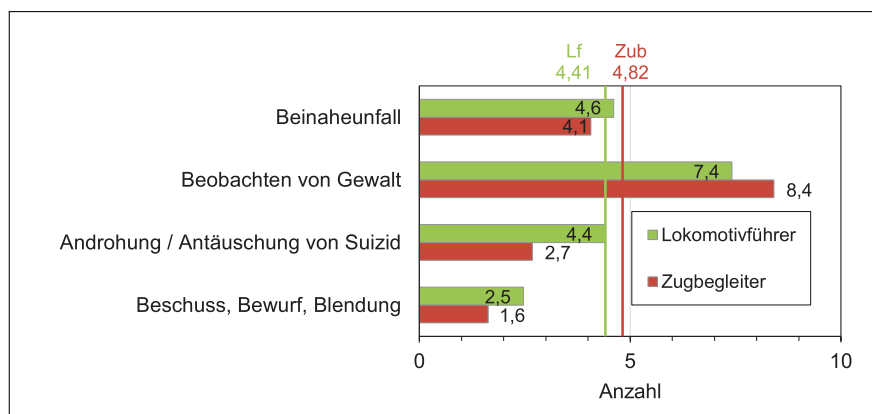


Abbildung 2.12:
Mittlere Anzahl berichteter
Wahrnehmungs-Ereignisse
im Vorjahr (2018) nach
Berufsgruppe

Lokomotivführer wie Zugbegleiter berichten bezogen auf 2018 von durchschnittlich

- circa acht Gewaltbeobachtungen
- vier Beinaheunfällen und
- zwei Beschuss-, Bewurf- oder Blendungsereignissen.

Das Ereignis „Androhung / Antäuschung von Suizid“ kommt hingegen mit mehr als vier Erlebnissen bei den Lokomotivführern erwartungskonform häufiger als bei den Zugbegleitern vor.

2.5 Belastende Ereignisse nach Berufsgruppe und Geschlecht

Da die Geschlechterverteilung in den verschiedenen Tätigkeitsgruppen stark unterschiedlich ausfällt (vergleiche **Abbildung 1.3**), sollen die Geschlechtervergleiche getrennt für die beiden Berufsgruppen Lokomotivführer und Zugbegleiter erfolgen. Für die Gruppe der Bordgastronomen ist eine differenzierte Auswertung dahingehend nicht möglich.

Lokomotivführer nach Geschlecht

Bezüglich der schon einmal im Beruf erlebten Ereignisse liegen diejenigen der Kategorie „Wahrnehmung“ sowohl bei den männlichen als auch bei den weiblichen Lokomotivführern mit jeweils 52 % auf Platz eins. Geschlechterspezifisch unterschiedlich bewerten Lokomotivführer die Ränge zwei und drei. Während für die Lokführerinnen die Ereignisse der Kategorien „Angriff“ (mit 46 %) gefolgt von den Ereignissen der Kategorie „Unfall“ (mit 24 %) stehen, ist es bei den Lokomotivführern entsprechend umgekehrt (Angriff 36 %, Unfall 31 %).

Zugbegleiter nach Geschlecht

Auf Platz eins liegen bei den männlichen (mit 57 %) wie bei den weiblichen (mit 60 %) Zugbegleitern die Ereignisse der Kategorie „Angriff“. Auch die Ränge zwei und drei werden zwischen den beiden Geschlechtern identisch sortiert. Beide Geschlechter schätzen die Ereignisse der Kategorie „Wahrnehmung“ mit annähernd gleichen Einzelbewertungen ein (weiblich mit 31 %, männlich mit 33 %). Auf Platz drei folgt sowohl für die weiblichen als auch für die männlichen Zugbegleiter die Ereigniskategorie „Unfall“ (weiblich mit 19 %, männlich mit 27 %). Innerhalb der drei Ereigniskategorien gibt es sowohl bei den Lokomotivführern als auch bei den Zugbegleitern zwischen den beiden Geschlechtern vereinzelt kleinere Unterschiede. Jedoch ist der Unterschied zwischen den jeweiligen Berufsgruppen deutlich stärker ausgeprägt. Nachfolgend werden die einzelnen Ergebnisse nach den drei Kategorien differenziert betrachtet:

Angriffs-Ereignisse bei Lokomotivführern

Abbildung 2.13 zeigt die im Berufsleben schon mindestens einmal erlebten Angriffs-Ereignisse für männliche und weibliche Lokomotivführer.

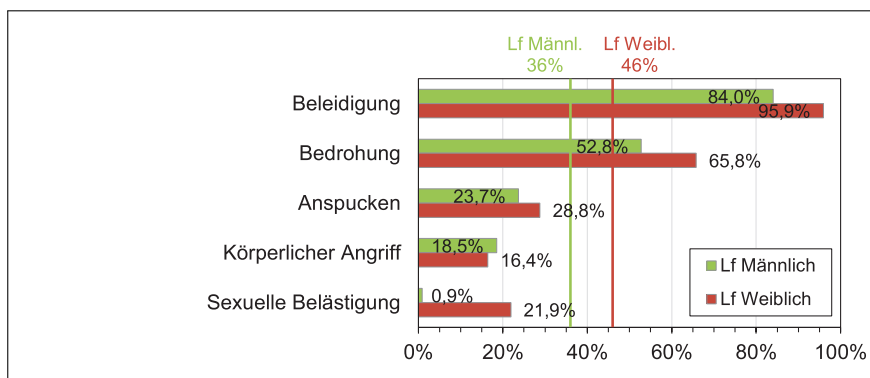


Abbildung 2.13:
Erlebte **Angriffs**-Ereignisse bei Lokomotivführern nach Geschlecht

Lokomotivführerinnen berichten in fast allen einzelnen Angriffs-Ereignissen mehr Vorkommnisse als Lokomotivführer, insbesondere das Einzelereignis „Sexuelle Belästigung“ wird deutlich öfter berichtet. Lediglich „Körperlicher Angriff“ ist weitestgehend zwischen den Geschlechtern gleichverteilt.“

Die absolute Anzahl erlebter Angriffs-Ereignisse im Jahr 2018 ist in **Abbildung 2.14** wiedergegeben. Im Durchschnitt berichten Lokomotivführerinnen von mehr als zwölf Einzelereignissen, ihre männlichen Kollegen von immerhin acht. Die tatsächlich im letzten Jahr erlebte Anzahl der Einzelereignisse „körperlicher Angriff“ wie auch „Sexuelle Belästigung“ korrespondiert hier

nicht mit den Angaben dazu, ob die Ereignisse schon einmal im Beruf erlebt wurden. Interessanterweise berichten mehr männliche als weibliche Lokomotivführer von derartigen Ereignissen. Worin hier mögliche Ursachen liegen, muss in Zukunft genauer untersucht werden.

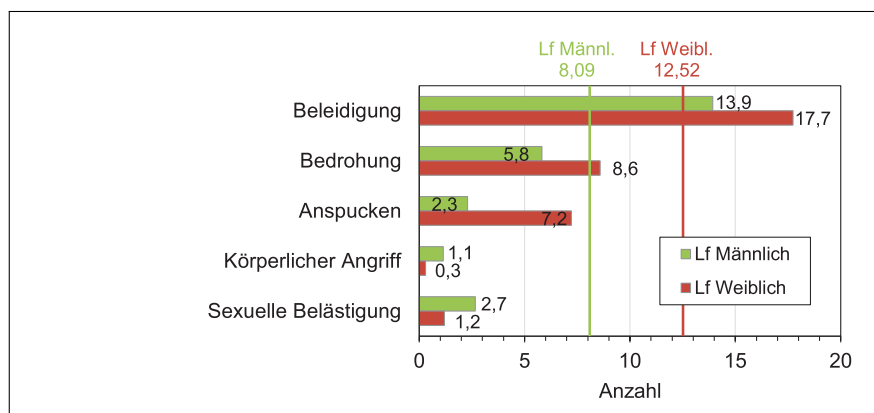


Abbildung 2.14:
Mittlere Anzahl von Lokomotivführern berichteter **Angriffs-Ereignisse** im Vorjahr (2018), differenziert nach Geschlecht

Angriffs-Ereignisse bei Zugbegleitern

Wie **Abbildung 2.15** veranschaulicht, berichten insgesamt von beiden Geschlechtern in etwa gleich viele Zugbegleiter, schon mindestens einmal Angriffs-Ereignisse im Beruf erlebt zu haben. Im Einzelnen geben die männlichen Zugbegleiter etwas mehr „körperliche Angriffe“ an, wobei die Zugbegleiterinnen deutlich mehr „Sexuelle Belästigung“ als ihre männlichen Kollegen erleben.

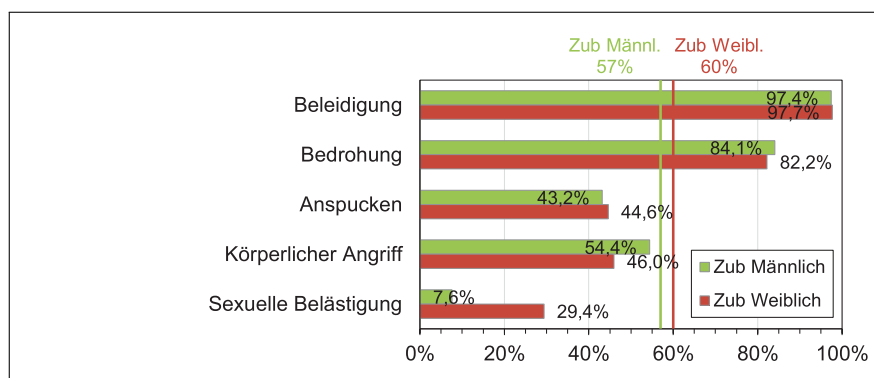


Abbildung 2.15:
Erlebte **Angriffs-Ereignisse** bei Zugbegleitern nach Geschlecht

Die in **Abbildung 2.16** wiedergegebenen absoluten Häufigkeiten der im letzten Jahr erlebten Einzelereignisse bestätigen die Rangreihe der einzelnen Ereignisse. Durchschnittlich erlebten Zugbegleiterinnen in 2018 mehr als 18, ihre männlichen Kollegen mehr als 14 Angriffs-Ereignisse, wobei dieser Unterschied zu Ungunsten der Zugbegleiterinnen vor allem durch die Einzelereignisse „Beleidigung“ sowie „Sexuelle Belästigung“ hervorgerufen wird.

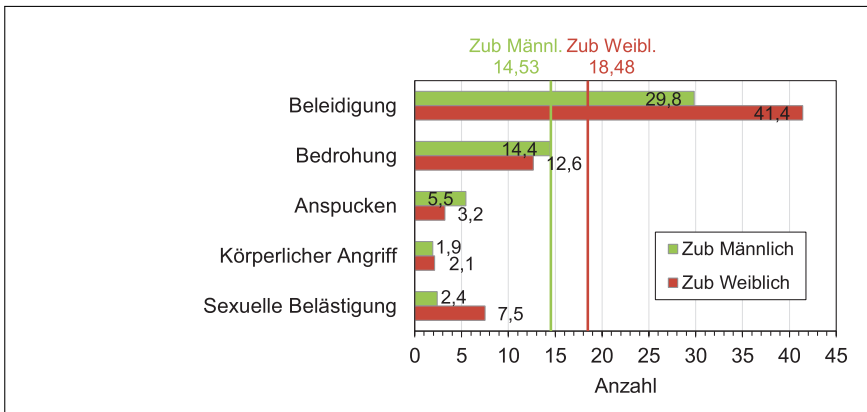


Abbildung 2.16:
Mittlere Anzahl von Zugbegleitern berichteter **Angriffs-Ereignisse** im Vorjahr (2018), differenziert nach Geschlecht

Unfall-Ereignisse bei Lokomotivführern

Abbildung 2.17 zeigt die im Berufsleben schon mindestens einmal erlebten Unfall-Ereignisse für männliche und weibliche Lokomotivführer.

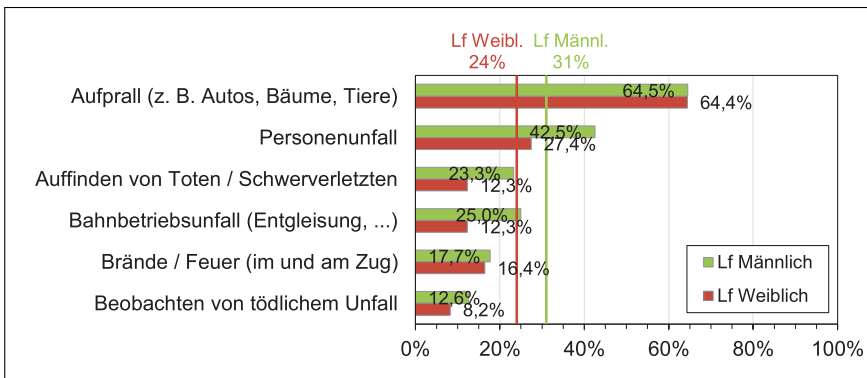


Abbildung 2.17:
Erlebte **Unfall-Ereignisse** bei Lokomotivführern nach Geschlecht

Durchschnittlich liegen die männlichen Lokomotivführer bei fast allen Unfall-Ereignissen etwas vor ihren Kolleginnen. Einzige Ausnahme bildet das Ereignis „Aufprall“ mit einer fast identischen Verteilung.

Abbildung 2.18 zeigt die für das Jahr 2018 berichtete, korrespondierende Anzahl der Unfall-Ereignisse. Hier werden zwischen den Geschlechtern für die Einzelereignisse überwiegend gleiche Häufigkeiten berichtet. Lediglich beim Ereignis „Aufprall“ zeigt sich ein entgegengesetztes Bild mit einem mehr als doppelt so hohen Wert bei den Lokomotivführerinnen.

Eine eindeutige Ursache kann an dieser Stelle nicht genannt werden. Mit hoher Wahrscheinlichkeit könnte es sich hierbei aber um ein Artefakt in Folge der asymmetrischen Geschlechterverteilung bei den Lokomotivführern handeln. Mit den vorliegenden Daten kann nicht kontrolliert werden, ob die 73 in der Stichprobe vertretenen Lokomotivführerinnen im Vergleich zu ihren 1.534 männlichen Kollegen nicht vermehrt auf besonders unfallträchtigen Strecken oder unter ungünstigen Wetterbedingungen eingesetzt waren. Bei der deutlich größeren Teilstichprobe der männlichen Lokomotivführer würden sich hingegen strecken- oder wetterbedingte Extremwerte stärker ausmitteln.

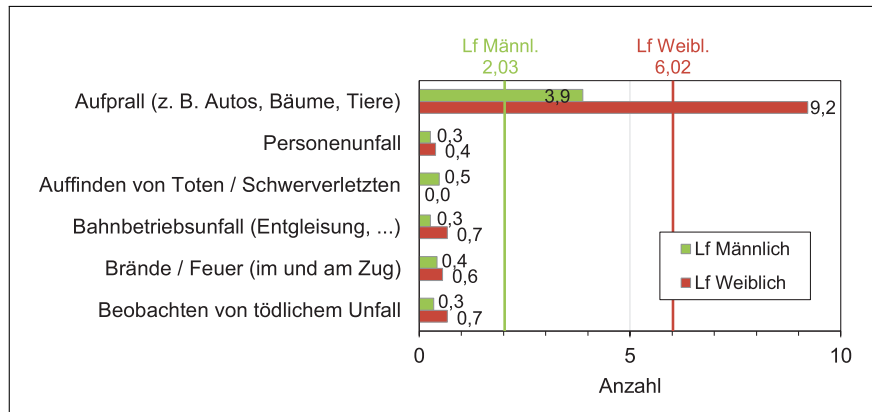


Abbildung 2.18:
Mittlere Anzahl von Lokomotivführern berichteter Unfall-Ereignisse im Vorjahr (2018), differenziert nach Geschlecht

Unfall-Ereignisse bei Zugbegleitern

Wie **Abbildung 2.19** veranschaulicht, zeigt sich bei den Zugbegleitern hinsichtlich des Erlebens der Unfall-Ereignisse ein identisches Bild zu den Lokomotivführern. Männliche Zugbegleiter berichten etwas häufiger, schon einmal Unfall-Ereignisse im Beruf erlebt zu haben, als ihre weiblichen Kollegen.

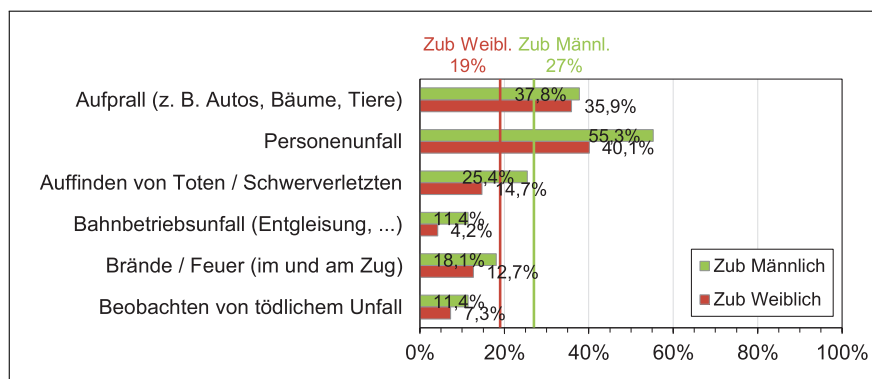


Abbildung 2.19:
Erlebte Unfall-Ereignisse bei Zugbegleitern nach Geschlecht

Auch was die absolute Anzahl der Ereignisse im Vorjahr angeht, korrespondiert das Ergebnis mit dem der Lokomotivführer (vergleiche **Abbildung 2.20**). In allen Einzelereignissen ist die jeweilige Anzahl vergleichbar, lediglich das Einzelereignis „Aufprall“ wird häufiger von Zugbegleiterinnen berichtet.

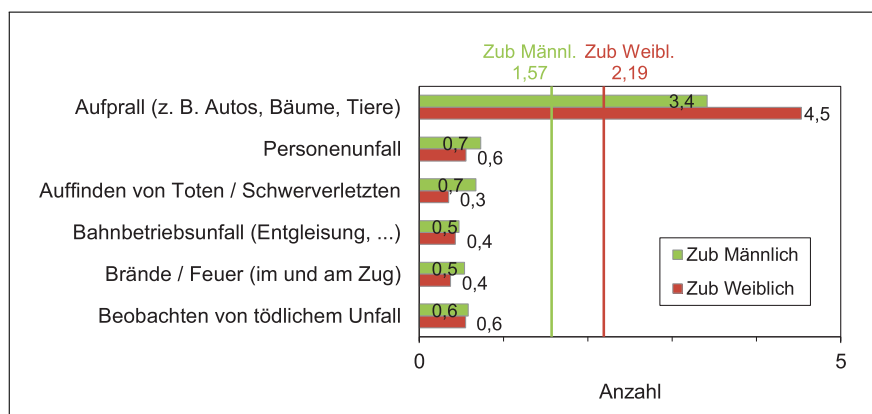


Abbildung 2.20:
Mittlere Anzahl von Zugbegleitern berichteter Unfall-Ereignisse im Vorjahr (2018), differenziert nach Geschlecht

Wahrnehmungs-Ereignisse bei Lokomotivführern

Bezüglich der schon einmal im Beruf erlebten Wahrnehmungs-Ereignisse unterscheiden sich die beiden Geschlechter der Berufsgruppe Lokomotivführer nur unwesentlich voneinander (vergleiche **Abbildung 2.21**). Es dominiert in beiden Gruppen das Einzelereignis „Beinaheunfall“.

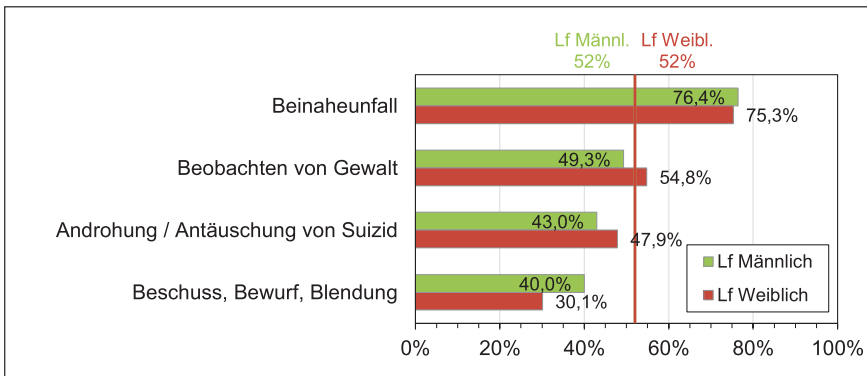


Abbildung 2.21:
Erlebte **Wahrnehmungs-**
Ereignisse bei Lokomotiv-
führern nach Geschlecht

Auch die tatsächlich berichtete Ereignisanzahl der Wahrnehmungs-Ereignisse im Vorjahr 2018 unterscheidet sich zwischen den beiden Geschlechtern der Berufsgruppe Lokomotivführer nur unwesentlich (vergleiche **Abbildung 2.22**).

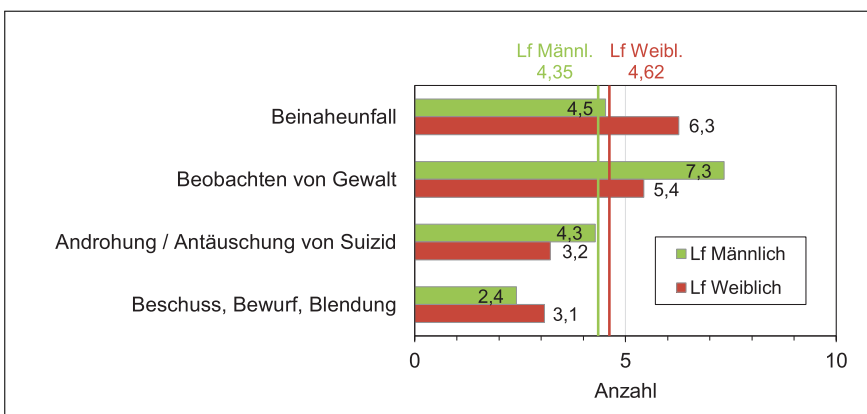


Abbildung 2.22:
Mittlere Anzahl von Loko-
motivführern berichteter
Wahrnehmungs-Ereig-
nisse im Vorjahr (2018),
differenziert nach Ge-
schlecht

Wahrnehmungs-Ereignisse bei Zugbegleitern

Wie **Abbildung 2.23** veranschaulicht, unterscheiden sich die beiden Geschlechter der Berufsgruppe der Zugbegleiter nicht wesentlich hinsichtlich des Erlebens der Wahrnehmungs-Ereignisse. Das Beobachten von Gewalt stellt hier für beide Geschlechter das häufigste Ereignis dar.

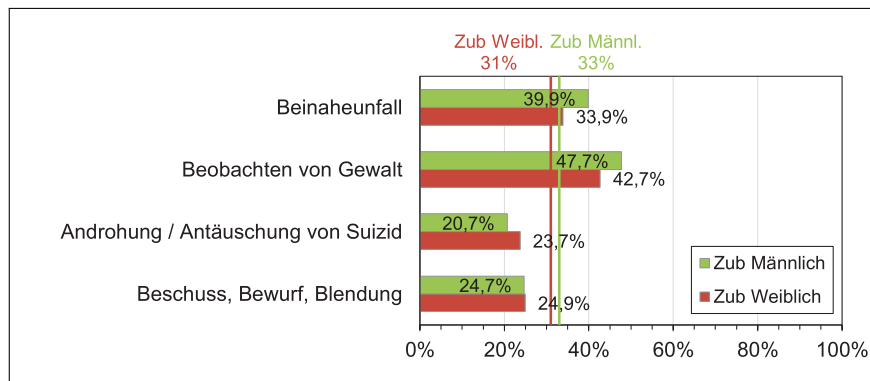


Abbildung 2.23:
Erlebte Wahrnehmungs-
Ereignisse bei Zugbeglei-
tern nach Geschlecht

Auch die absolute Anzahl erlebter Wahrnehmungs-Ereignisse im Vorjahr unterscheidet sich nicht gravierend zwischen Zugbegleiterinnen und ihren männlichen Kollegen (vergleiche **Abbildung 2.24**).

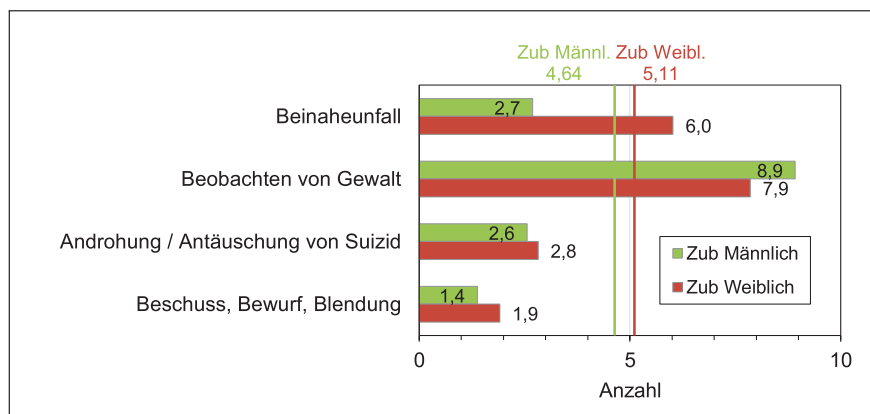


Abbildung 2.24:
Mittlere Anzahl von Zugbe-
gleitern berichteter Wahr-
nehmungs-Ereignisse im
Vorjahr (2018), differenziert
nach Geschlecht

2.6 Belastende Ereignisse nach Berufsgruppe und Transportbereich

Da die Betrachtung der Berufsgruppen spezifische Unterschiede aufgezeigt hat, soll wie auch schon beim Geschlecht ebenfalls eine Betrachtung der vier verschiedenen Transportbereiche Regionalverkehr (S-Bahnen), Regionalverkehr (ohne S-Bahnen), Fernverkehr und Güterverkehr differenziert für die beiden Berufsgruppen Lokomotivführer und Zugbegleiter erfolgen.

Lokomotivführer nach Transportbereich

Bezogen auf die drei Ereigniskategorien ergibt sich folgende Reihung: Auf Rang eins werden bei den Lokomotivführern aller vier Transportbereiche die Ereignisse der Kategorie „Wahrnehmung“ berichtet. Platz zwei nehmen im Regionalverkehr die Angriffs-Ereignisse und im Fern- und Güterverkehr die Unfall-Ereignisse ein. Der dritte Rang verhält sich wiederum entsprechend umgekehrt zum zweiten Rang.

Zugbegleiter nach Transportbereich

Hingegen berichten die Zugbegleiter der drei hier nur möglichen Transportbereiche Regionalverkehr (S-Bahnen), Regionalverkehr (ohne S-Bahnen) und Fernverkehr wieder die Ereignisse der Kategorie „Angriff“ auf dem ersten Rang. Auf Platz zwei folgen ebenfalls für alle drei Transportbereiche die Ereignisse der Kategorie „Wahrnehmung“ mit annähernd vergleichbaren Einzelbewertungen. Unfall-Ereignisse erleben Zugbegleiter aller vier Transportbereiche ebenfalls identisch auf Platz drei. Innerhalb dieser identischen Rangreihen liegen allerdings deutliche Unterschiede zwischen den Beschäftigten der vier Transportbereiche vor.

Angriffs-Ereignisse bei Lokomotivführern

Abbildung 2.25 zeigt die schon mindestens einmal im Beruf erlebten Angriffs-Ereignisse für Lokomotivführer der genannten vier Transportbereiche.

Lokomotivführer im Regionalverkehr (S-Bahnen) berichten am häufigsten, schon einmal im Berufsleben Angriffs-Ereignisse erlebt zu haben, der Regionalverkehr (keine S-Bahn) folgt auf Rang zwei. Im Fern- und Güterverkehr berichten Lokomotivführer erwartungskonform deutlich seltener von Angriffs-Ereignissen.

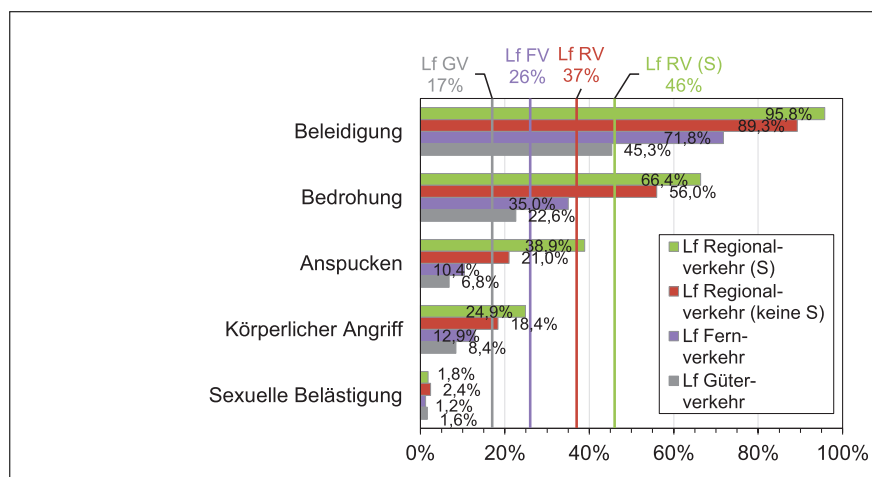


Abbildung 2.25:
Erlebte Angriffs-Ereignisse bei Lokomotivführern nach Transportbereich

Die absoluten Ereignishäufigkeiten des Vorjahres korrespondieren mit dieser Beschreibung (vergleiche **Abbildung 2.26**). Durchschnittlich erlebten Lokomotivführer im Jahr 2018

- im Regionalverkehr (S-Bahnen) mehr als 12,
- im Regionalverkehr (keine S-Bahnen) fast sieben,
- im Fernverkehr über vier und
- im Güterverkehr rund drei Angriffs-Ereignisse.

Bezüglich der Einzelereignisse dominieren „Beleidigung“ und „Bedrohung“.

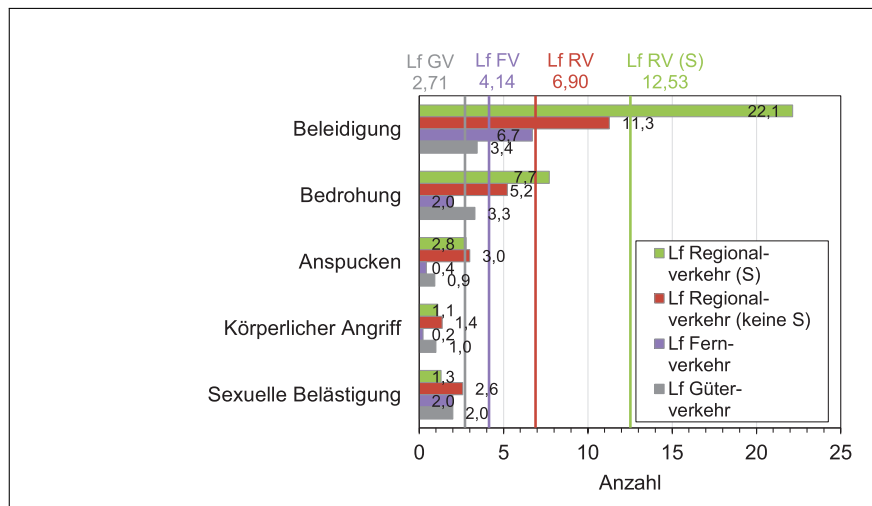


Abbildung 2.26:
Mittlere Anzahl von Lokomotivführern berichteter Angriffs-Ereignisse im Vorjahr (2018), differenziert nach Transportbereich

Angriffs-Ereignisse bei Zugbegleitern

Die Rangreihe der Transportbereiche bezüglich erlebter Angriffs-Ereignisse zeigt sich bei Zugbegleitern aller drei Transportbereiche identisch zu den Lokomotivführern, jedoch insgesamt auf deutlich höherem Niveau (vergleiche **Abbildung 2.27**). Zugbegleiter im Regionalverkehr berichten etwas häufiger von Angriffs-Ereignissen im Beruf als ihre Kollegen aus dem Fernverkehr. Dennoch sind auch dort die erhobenen Zahlen erschreckend hoch.

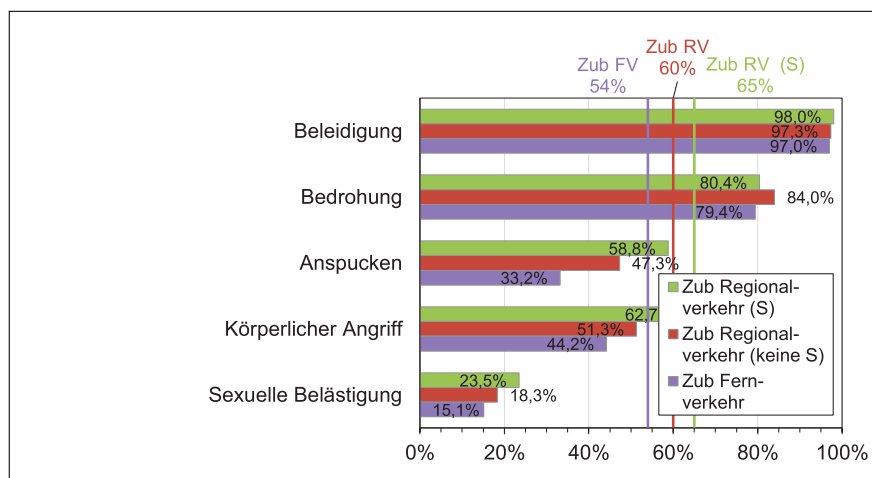


Abbildung 2.27:
Erlebte Angriffs-Ereignisse bei Zugbegleitern nach Transportbereich

Abbildung 2.28 liefert die korrespondierenden Ergebnisse der tatsächlich erlebten Angriffs-Ereignisse im Vorjahr. Durchschnittlich erlebten Zugbegleiter im Jahr 2018

- im Regionalverkehr (S-Bahnen) fast 20,
- im Regionalverkehr (keine S-Bahnen) mehr als 17 und
- im Fernverkehr mehr als 12 Angriffs-Ereignisse.

Auch bei den Zugbegleitern dominieren die Einzelereignisse „Beleidigung“ und „Bedrohung“. Hierbei darf nicht übersehen werden, dass die Anzahl der anderen drei Einzelereignisse im Jahresbezug ebenfalls sehr drastisch ausfällt.

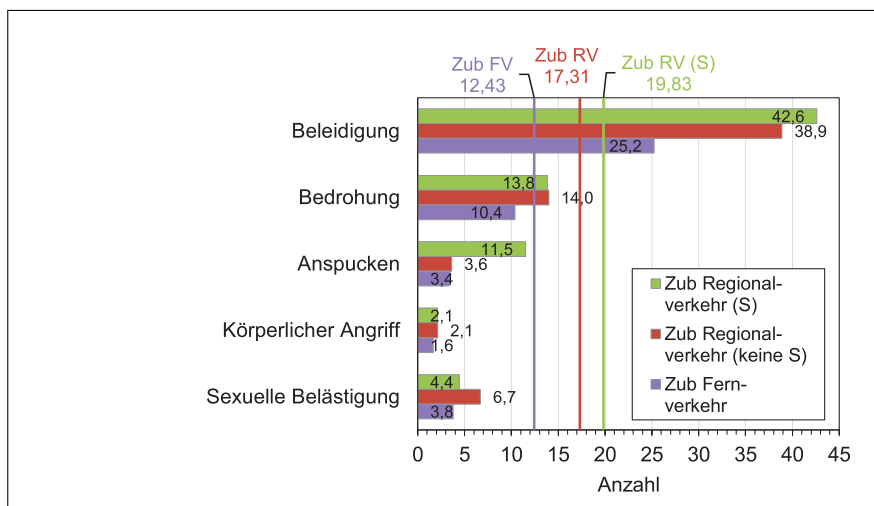


Abbildung 2.28:
Mittlere Anzahl von Zugbegleitern berichteter Angriffs-Ereignisse im Vorjahr (2018), differenziert nach Transportbereich

Unfall-Ereignisse bei Lokomotivführern

Abbildung 2.29 veranschaulicht, inwieweit Lokomotivführer der vier Transportbereiche bereits Unfall-Ereignisse im Beruf erlebt haben. Lokomotivführer im Fern- und Güterverkehr erleben im Durchschnitt etwas mehr Unfall-Ereignisse als die Kollegen im Regionalverkehr. „Personenunfälle“ wurden vermehrt im Fernverkehr, „Bahnbetriebsunfälle“ vermehrt im Güterverkehr erlebt.

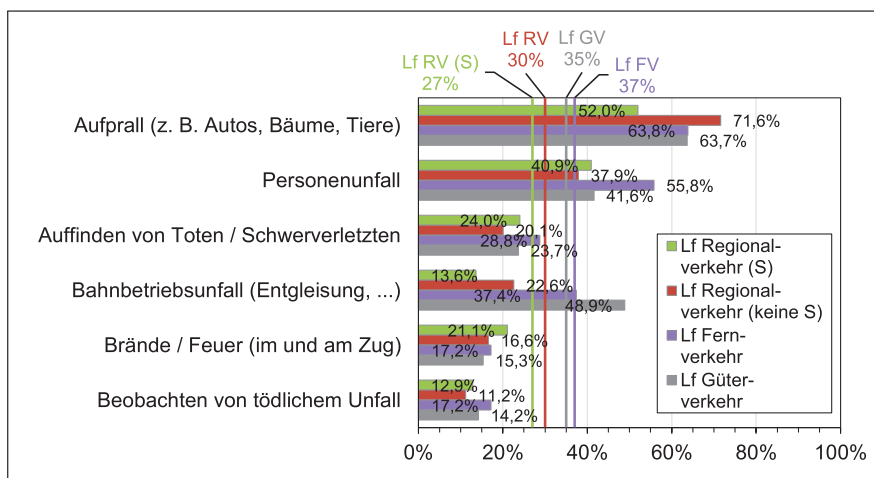


Abbildung 2.29:
Erlebte Unfall-Ereignisse bei Lokomotivführern nach Transportbereich

Abbildung 2.30 berichtet die absoluten Ereignishäufigkeiten des Vorjahres für die Ereignisse der Unfallkategorie. Diese fallen deutlich niedriger als die Angriffs-Ereignisse aus. Auch sind die absoluten Unterschiede zwischen den vier Gruppen nicht gravierend. Im Durchschnitt erleben Lokomotivführer zwischen einem und drei Unfall-Ereignissen im Jahr. Bezüglich der Einzelergebnisse dominiert in allen vier Transportbereichen das Ereignis „Aufprall“.

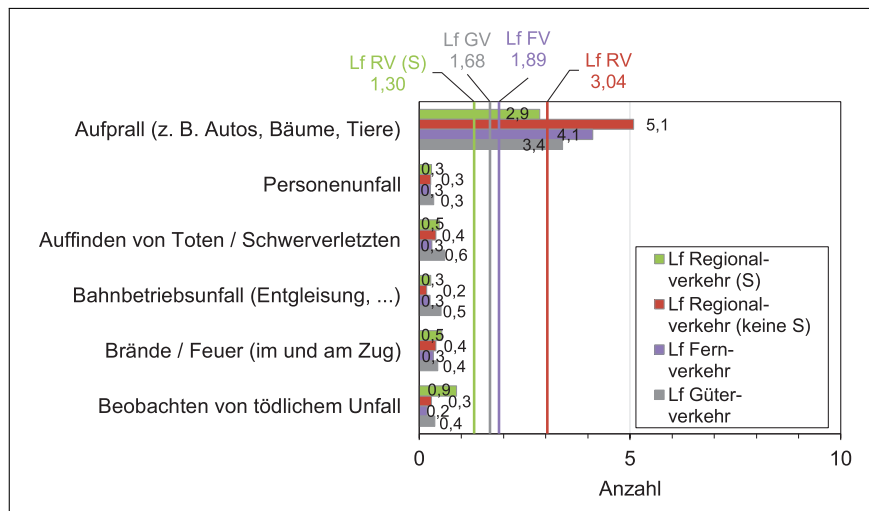


Abbildung 2.30:
Mittlere Anzahl von Lokomotivführern berichteter Unfall-Ereignisse im Vorjahr (2018), differenziert nach Transportbereich

Unfall-Ereignisse bei Zugbegleitern

Bezüglich der Ereignisse der Unfallkategorie ist die Rangreihe der Transportbereiche bei Zugbegleitern identisch zu den Lokomotivführern und liegt auch in etwa auf dem gleichen Niveau (vergleiche **Abbildung 2.31**). Zugbegleiter im Fernverkehr berichten besonders häufig, schon „Personenunfälle“ im Beruf erlebt zu haben. Bezüglich der im letzten Jahr erlebten tatsächlichen Ereignisse sticht dieses Einzelereignis jedoch nicht hervor (vergleiche **Abbildung 2.32**).

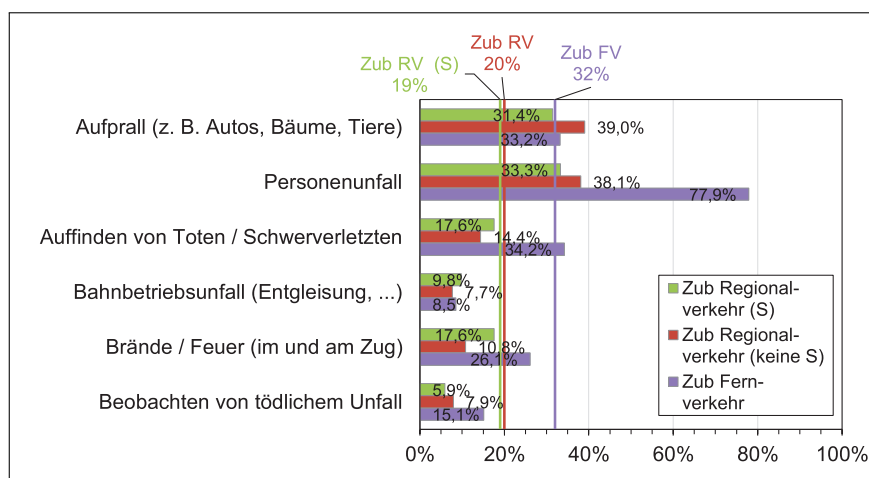


Abbildung 2.31:
Erlebte Unfall-Ereignisse bei Zugbegleitern nach Transportbereich

Insgesamt betrachtet dominiert wieder das Ereignis „Aufprall“. Unterschiede in der tatsächlichen Anzahl werden vermutlich stark mit unterschiedlichen Streckenspezifika und gegebenenfalls auch mit den zurückgelegten Streckenkilometern zusammenhängen.

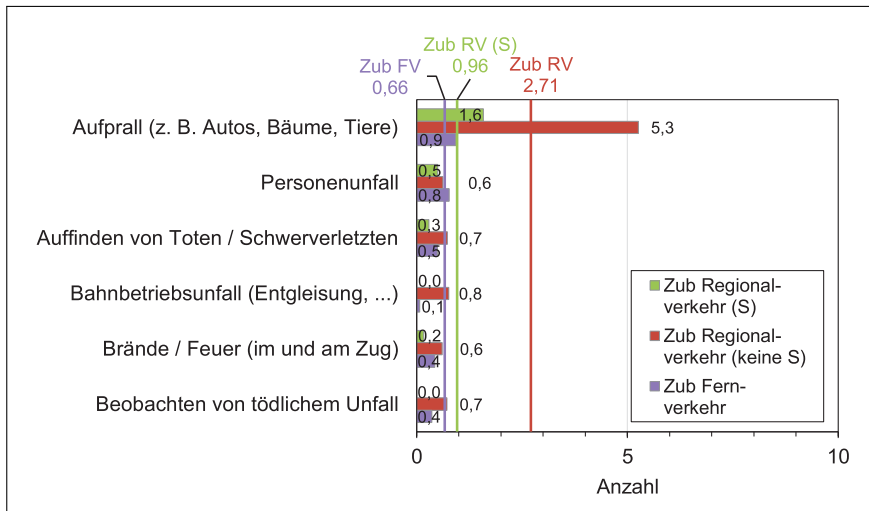


Abbildung 2.32:
Mittlere Anzahl von Zugbegleitern berichteter Unfall-Ereignisse im Vorjahr (2018), differenziert nach Transportbereich

Wahrnehmungs-Ereignisse bei Lokomotivführern

Abbildung 2.33 berichtet die von Lokomotivführern schon mindestens einmal im Beruf erlebten Wahrnehmungs-Ereignisse für die vier Transportbereiche. Insgesamt betrachtet berichten etwas mehr Lokomotivführer des Regionalverkehrs von derartigen Ereignissen, jedoch kennen auch die Kollegen aus dem Fern- und Güterverkehr die hier zusammengefassten Ereignisse in substanziellem Ausmaß. Insbesondere bei den Einzelereignissen „Beobachten von Gewalt“ sowie „Beschuss, Bewurf, Blendung“ sind die Lokomotivführer des Regionalverkehrs (S-Bahnen) stärker betroffen.

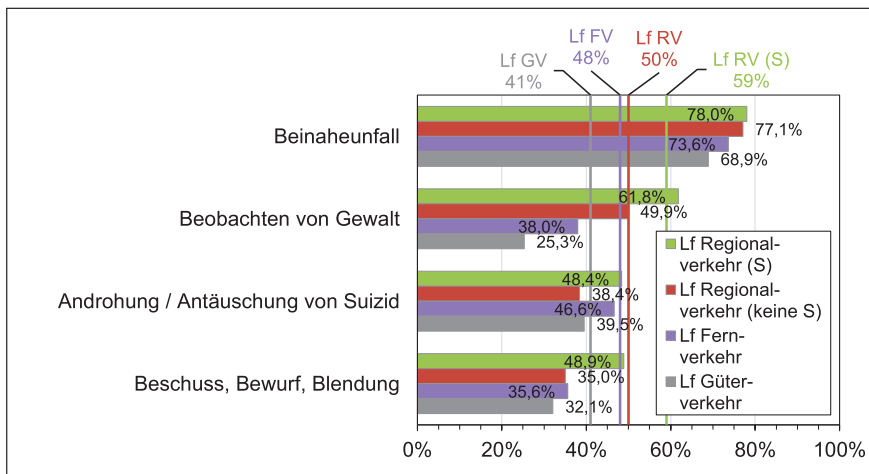


Abbildung 2.33:
Erlebte Wahrnehmungs-Ereignisse bei Lokomotivführern nach Transportbereich

Abbildung 2.34 berichtet die korrespondierende absolute Anzahl der erlebten Wahrnehmungs-Ereignisse im Vorjahr 2018.

Durchschnittlich erlebten Lokomotivführer im Jahr 2018

- im Regionalverkehr (S-Bahnen) sechs,
- im Regionalverkehr (keine S-Bahnen) vier und im
- im Fern- oder Güterverkehr annähernd drei Wahrnehmungs-Ereignisse.

Die Einzelereignisse „Androhung / Antäuschung von Suizid“ und „Beinaheunfall“ stechen mit fast acht beziehungsweise sechs erlebten Ereignissen im Vorjahr bei den Lokomotivführern im Regionalverkehr (S-Bahnen) noch einmal deutlich hervor.

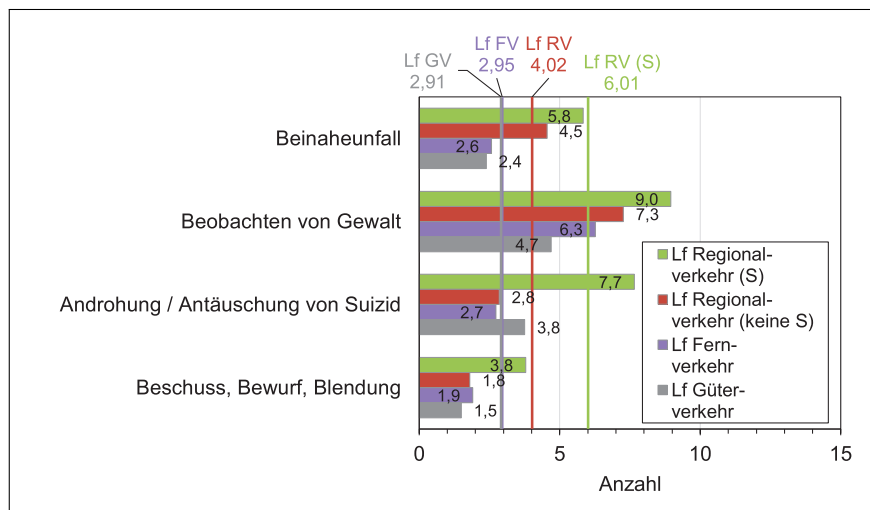


Abbildung 2.34: Mittlere Anzahl von Lokomotivführern berichteter Wahrnehmungs-Ereignisse im Vorjahr (2018), differenziert nach Transportbereich

Wahrnehmungs-Ereignisse bei Zugbegleitern

Zugbegleiter im Fernverkehr berichten im Schnitt etwas häufiger davon, im Beruf schon mindestens einmal Ereignisse der Kategorie „Wahrnehmung“ erlebt zu haben (vergleiche **Abbildung 2.35**). Das liegt insbesondere am Einzelereignis „Beschuss, Bewurf, Blendung“. Insgesamt betrachtet liegen die drei Transportbereiche bei den Zugbegleitern aber sehr nahe zusammen.

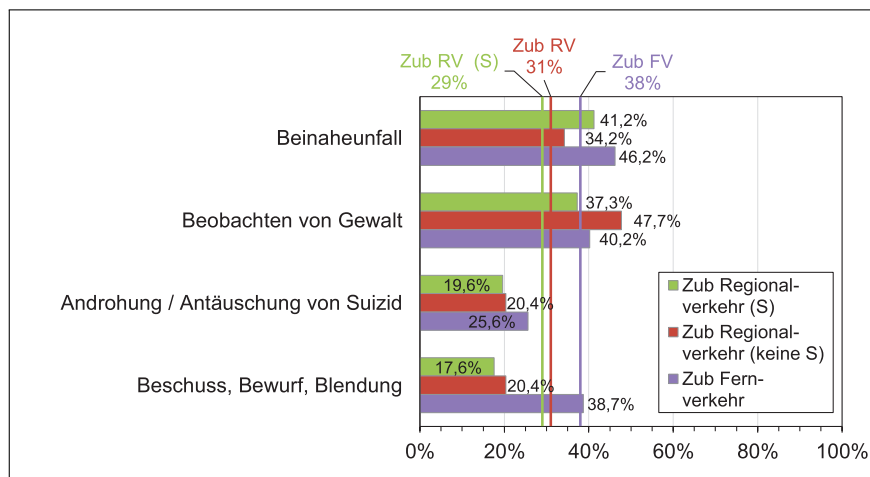


Abbildung 2.35: Erlebte Wahrnehmungs-Ereignisse bei Zugbegleitern nach Transportbereich

Die im letzten Jahr erlebte tatsächliche Anzahl der Ereignisse der Kategorie „Wahrnehmung“ variiert teilweise stark zwischen den Transportbereichen (vergleiche **Abbildung 2.36**). Vermutlich überlagern sich hier verschiedene unbeobachtete Drittvariablen wie etwa Streckenspezifika, zurückgelegte Streckenkilometer oder unterschiedliche Aufgaben von Zugbegleitern bei verschiedenen Betreibern et cetera.

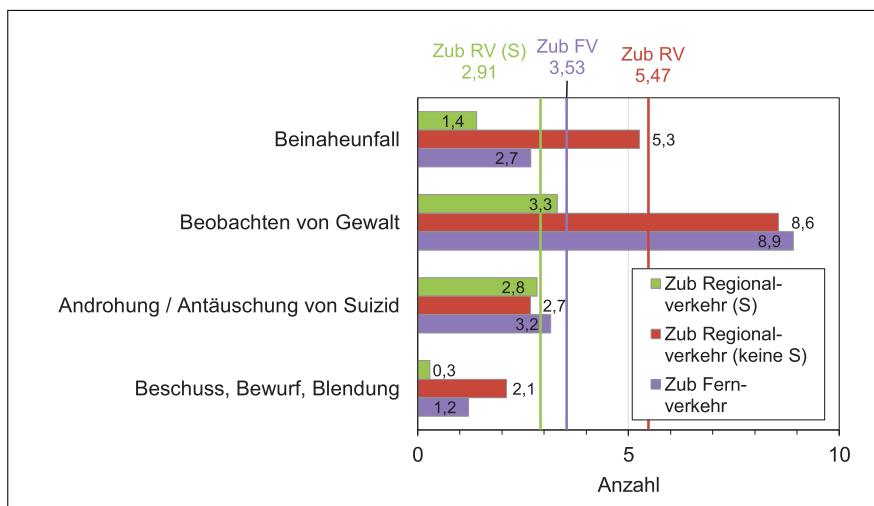


Abbildung 2.36:
Mittlere Anzahl von Zugbegleitern berichteter **Wahrnehmungs-Ereignisse** im Vorjahr (2018), differenziert nach Transportbereich

2.7 Belastende Ereignisse nach Berufsgruppe und Arbeitgeber

Wie auch schon bei den vorangegangenen Darstellungen zum Geschlecht als auch zu den Transportbereichen sollen die hier wiedergegebenen Ergebnisse des Vergleichs der Arbeitgeber, auf dieser Berichtsebene lediglich getrennt zwischen dem Marktführer DB AG und den Wettbewerbsbahnen, spezifisch für die beiden Berufsgruppen Lokomotivführer und Zugbegleiter erfolgen.

Lokomotivführer nach Arbeitgeber DB AG versus Wettbewerbsbahnen

Bei der Gesamtbetrachtung der drei Ereigniskategorien ergeben sich keine Unterschiede im Erleben von Lokomotivführern bei den zwei gebildeten Arbeitgeberkategorien. Auf Platz eins liegen in beiden Gruppen die Ereignisse der Kategorie „Wahrnehmung“, gefolgt von den Angriffs-Ereignissen auf Rang zwei sowie den Unfall-Ereignissen auf Platz drei.

Zugbegleiter nach Arbeitgeber DB AG versus Wettbewerbsbahnen

Auch innerhalb der beiden Vergleichsgruppen der Zugbegleiter zeigen sich keine Unterschiede in der Reihenfolge der drei Ereigniskategorien. Auf Platz eins werden sowohl von den Zugbegleitern bei Arbeitgebern der DB AG als auch von den Zugbegleitern anderer Bahnunternehmen die Ereignisse der Kategorie „Angriff“ erlebt. Auf Rang zwei folgen für beide Gruppen die Wahrnehmungs-Ereignisse. Unfall-Ereignisse erleben Zugbegleiter beider Gruppen auf Platz drei. Auch die detaillierteren Einzelbetrachtungen der drei Ereigniskategorien fördern nur geringe Unterschiede zu Tage.

Angriffs-Ereignisse bei Lokomotivführern

Abbildung 2.37 veranschaulicht, dass Lokomotivführer bei Arbeitgebern der DB AG mit durchschnittlich 37 % in etwa genauso viele Angriffs-Ereignisse wie mit durchschnittlich 35 % die Lokomotivführer anderer Bahnunternehmen erleben.

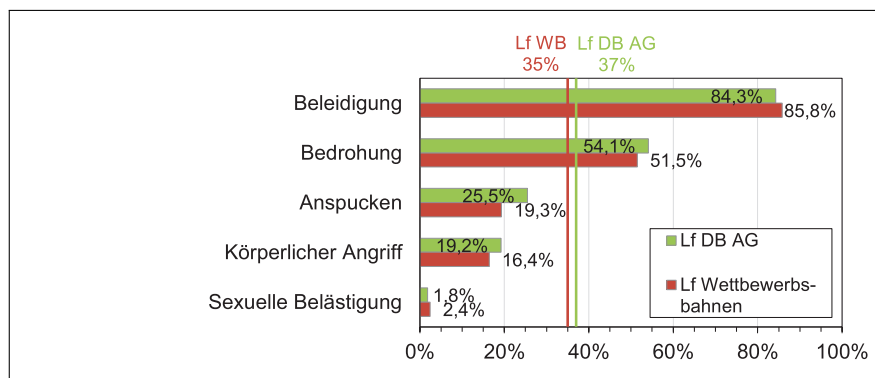


Abbildung 2.37:
Erlebte **Angriffs**-Ereignisse bei Lokomotivführern nach Arbeitgeber

Auch die im letzten Jahr erlebten absoluten Ereignishäufigkeiten unterscheiden sich insgesamt nur unwesentlich zwischen den Lokomotivführern der DB AG und anderen Bahnbetreibern (vergleiche **Abbildung 2.38**). Beide Gruppen berichten rund acht Angriffs-Ereignisse.

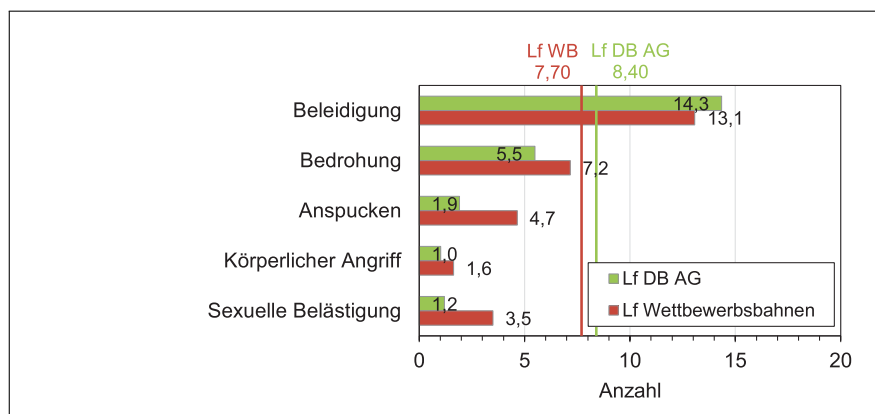


Abbildung 2.38:
Mittlere Anzahl von Lokomotivführern berichteter **Angriffs**-Ereignisse im Vorjahr (2018), differenziert nach Arbeitgeber

Angriffs-Ereignisse bei Zugbegleitern

Auch die Zugbegleiter bei Arbeitgebern der DB AG erleben insgesamt etwas weniger, mit einem Unterschied von rund drei Prozent aber in etwa genauso viele Angriffs-Ereignisse wie Zugbegleiter anderer Bahnunternehmen (vergleiche **Abbildung 2.39**).

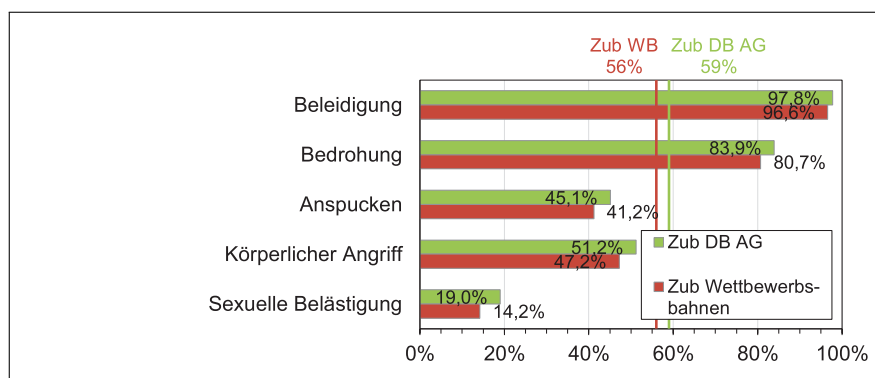


Abbildung 2.39:
Erlebte **Angriffs**-Ereignisse bei Zugbegleitern nach Arbeitgeber

Ebenfalls fallen die absoluten berichteten Ereignishäufigkeiten des Vorjahres (2018) für Zugbegleiter der DB AG im Vergleich zu anderen Bahnbetreibern nahezu identisch aus (vergleiche **Abbildung 2.40**). Beide Gruppen berichten um etwa 16 Angriffs-Ereignisse – und damit wie schon berichtet den doppelten Wert der Lokomotivführer.

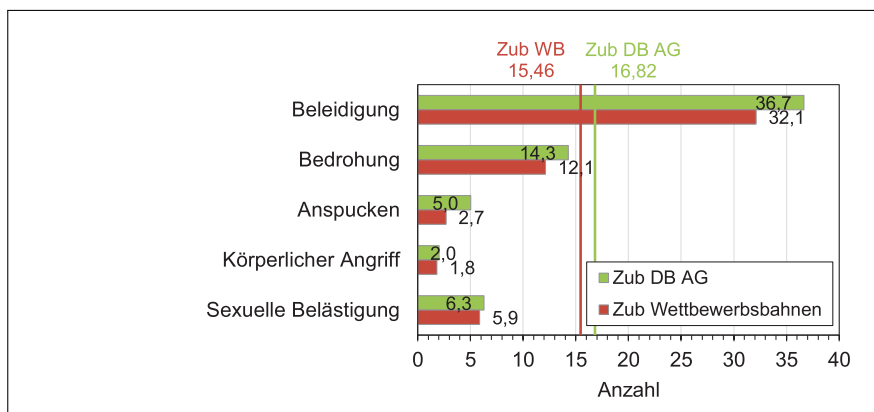


Abbildung 2.40:
Mittlere Anzahl von Zugbegleitern berichteter **Angriffs-Ereignisse** im Vorjahr (2018), differenziert nach Arbeitgeber

Unfall-Ereignisse bei Lokomotivführern

Abbildung 2.41 veranschaulicht, dass im Durchschnitt etwas mehr Lokomotivführer bei Arbeitgebern der DB AG von erlebten Unfall-Ereignissen berichten, als Lokomotivführer anderer Bahnunternehmen. Das liegt insbesondere am hervorstechenden Einzelereignis „Personenunfall“. Hier dürfte neben Streckenbesonderheiten oder Unterschieden in der Betriebszugehörigkeit vor allem die bereits berichtete hohe Zahl von Personenunfällen im Transportbereich Fernverkehr einen Einfluss haben. Der Transportbereich Fernverkehr ist bekanntermaßen in einem sehr hohen Anteil (damit in dieser Stichprobe ausschließlich) durch den Arbeitgeber DB AG geprägt.

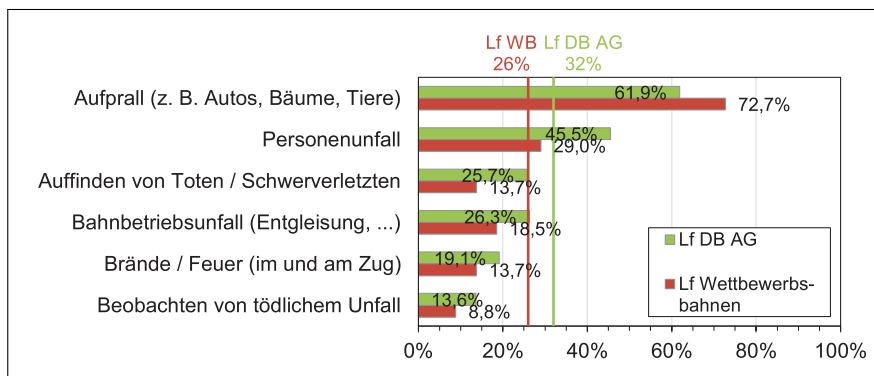


Abbildung 2.41:
Erlebte **Unfall-Ereignisse** bei Lokomotivführern nach Arbeitgeber

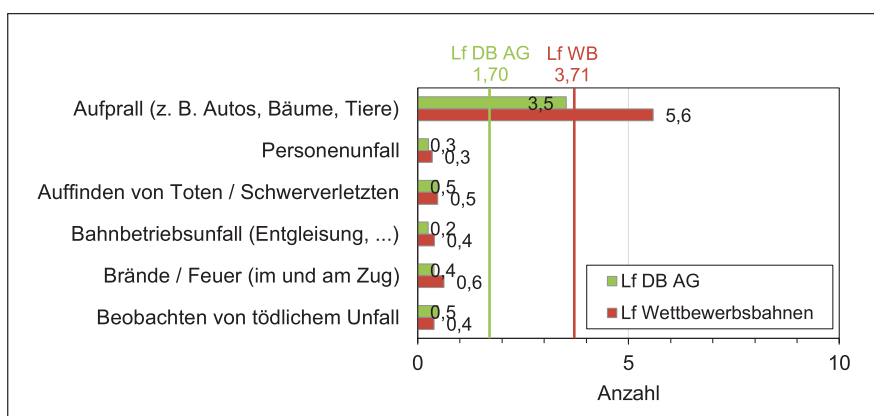


Abbildung 2.42:
Mittlere Anzahl von Lokomotivführern berichteter **Unfall-Ereignisse** im Vorjahr (2018), differenziert nach Arbeitgeber

Bei Betrachtung der absoluten Ereigniszahlen im Vorjahr zeigt sich ein etwas anderes Bild. Lokomotivführer anderer Bahnbetreiber berichten von mehr Aufprallereignissen als Lokomotivführer bei DB-Arbeitgebern (vergleiche **Abbildung 2.42**). Auch hier müssen als Erklärung vermutlich Streckenspezifika in Betracht gezogen werden.

Unfall-Ereignisse bei Zugbegleitern

Fast doppelt so viele Zugbegleiter bei Arbeitgebern der DB AG berichten, im Beruf schon mindestens einmal Unfall-Ereignisse erlebt zu haben, wie Zugbegleiter anderer Bahnunternehmen (vergleiche **Abbildung 2.43**). Wie schon bei den Lokomotivführern stechen dabei „Personenunfälle“ hervor. Vermutlich sind dafür dieselben Ursachen wie etwa der Anteil des Transportbereichs Fernverkehr, aber auch Streckenbesonderheiten oder weitere Unterschiede in der Betriebszugehörigkeit von Bedeutung.

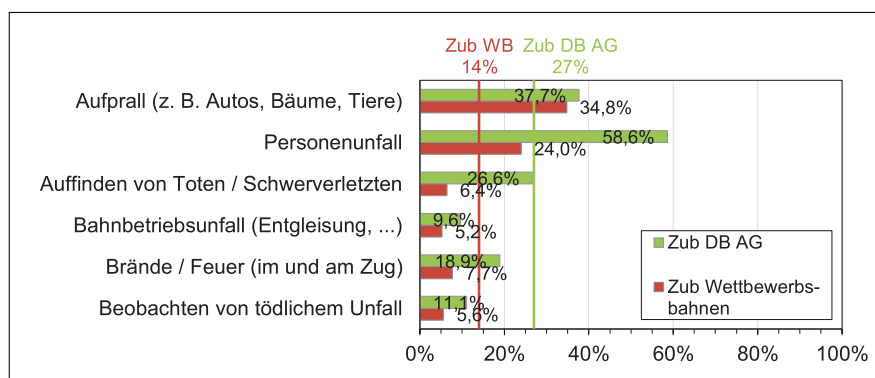


Abbildung 2.43:
Erlebte Unfall-Ereignisse
bei Zugbegleitern nach
Arbeitgeber

Die absoluten Ereignishäufigkeiten des Vorjahres sind ebenfalls fast identisch zu den berichteten Zahlen der Lokomotivführer (vergleiche **Abbildung 2.44**). Zugbegleiter bei den Wettbewerbsbahnen berichten eine für das vergangene Jahr sehr ähnliche Anzahl an „Aufprallereignissen“ wie „ihre“ Lokomotivführerkollegen.

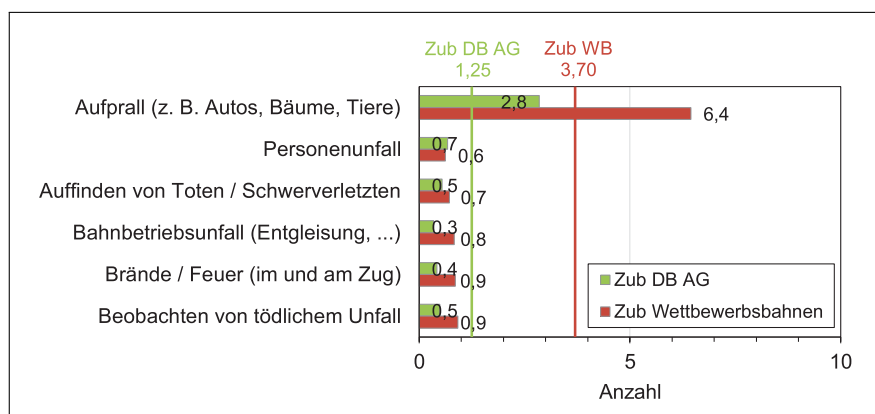


Abbildung 2.44:
Mittlere Anzahl von Zugbe-
gleitern berichteter Unfall-
Ereignisse im Vorjahr
(2018), differenziert nach
Arbeitgeber

Wahrnehmungs-Ereignisse bei Lokomotivführern

In der Ereigniskategorie „Wahrnehmung“ zeigen sich nur kleinere Erlebensunterschiede zwischen Lokomotivführern bei Arbeitgebern der DB AG und Lokomotivführern anderer Bahnunternehmen (vergleiche **Abbildung 2.45**).

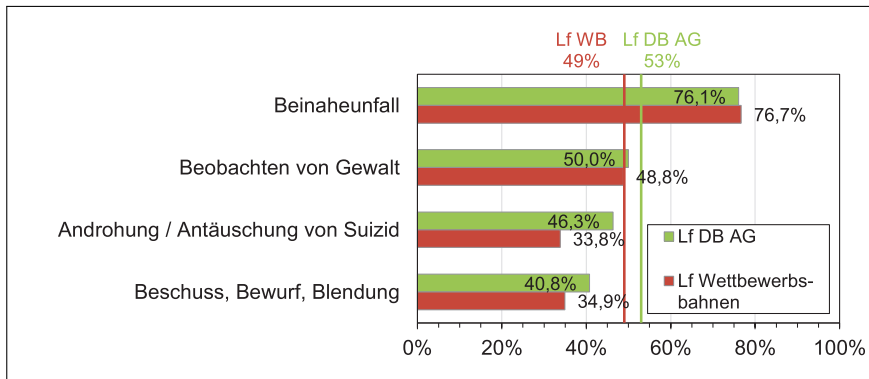


Abbildung 2.45:
Erlebte **Wahrnehmungs-**
Ereignisse bei Lokomotiv-
führern nach Arbeitgeber

Auch die in **Abbildung 2.46** dargestellten absoluten Ereignishäufigkeiten des Vorjahres zeigen insgesamt nur leichte Gruppenunterschiede auf. Lokomotivführer bei Wettbewerbsbahnen berichten dabei von mehr „Beinaheunfällen“ und „Beobachten von Gewalt“.

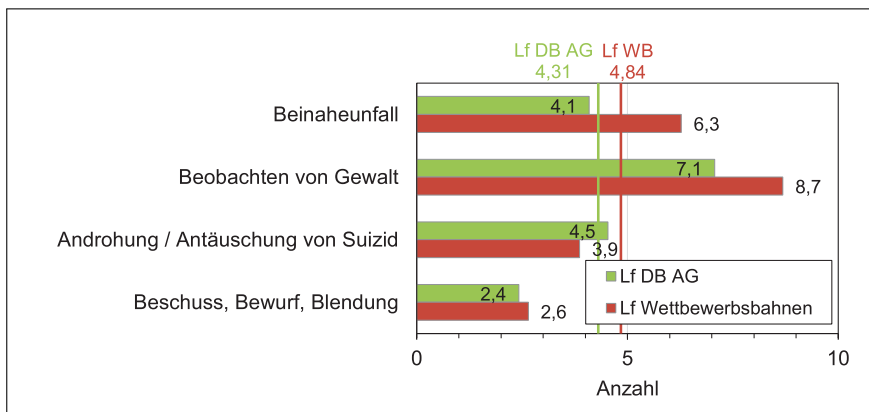


Abbildung 2.46:
Mittlere Anzahl von Loko-
motivführern berichteter
Wahrnehmungs-Ereig-
nisse im Vorjahr (2018),
differenziert nach Arbeitge-
ber

Wahrnehmungs-Ereignisse bei Zugbegleitern

Wie **Abbildung 2.47** veranschaulicht, berichten mehr Zugbegleiter bei Arbeitgebern der DB AG als Zugbegleiter anderer Bahnunternehmen, im Beruf schon mindestens einmal Ereignisse der Kategorie „Wahrnehmung“ erlebt zu haben. Wie schon bei den vorangegangenen Ereigniskategorien könnten hierfür Unterschiede in den Betriebs- und Transportbereichszugehörigkeiten oder Streckenspezifika verantwortlich sein.

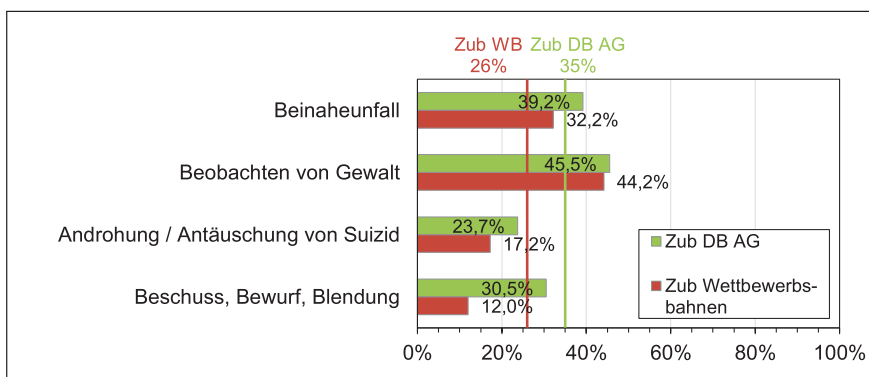


Abbildung 2.47:
Erlebte **Wahrnehmungs-**
Ereignisse bei Zugbeglei-
tern nach Arbeitgeber

Auch die in **Abbildung 2.48** berichteten Erlebenshäufigkeiten im Vorjahr fallen – umgekehrt zu den im Beruf erlebten Häufigkeiten – zu Ungunsten der Zugbegleiter anderer Bahnbetreiber aus.

Wie schon bei den Lokomotivführern erleben auch die Zugbegleiter etwas mehr „Beinaheunfälle“ und „Beobachten von Gewalt“.

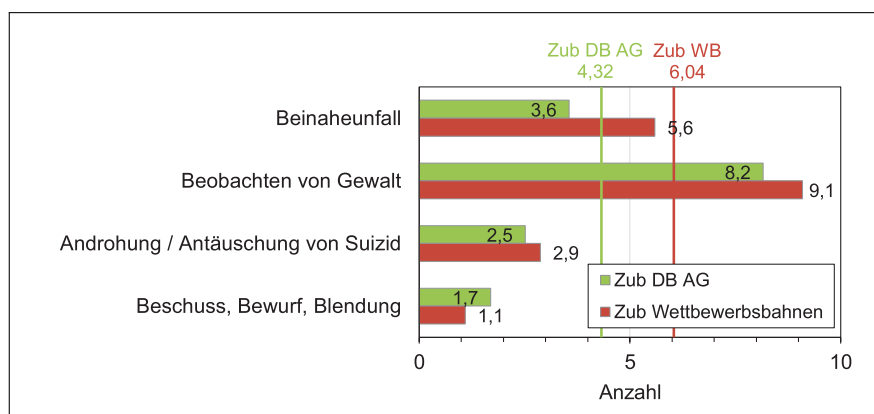


Abbildung 2.48: Mittlere Anzahl von Zugbegleitern berichteter **Wahrnehmungs-Ereignisse** im Vorjahr (2018), differenziert nach Arbeitgeber

2.8 Zusammenfassung

2.8.1 Gesamtüberblick

Insgesamt zeigt die Wiederholungsbefragung 2019, in Verbindung mit den eingangs beschriebenen Erweiterungen bei der Fragestellung, wie schon 2016 ein erschreckendes Gesamtbild der Arbeitssituation des Zugpersonals in Deutschland. Bei der Befragung 2016 lag der Schwerpunkt auf den Ereignissen der Kategorie „Angriff“. Hier zeigten sich damals schon sehr negative Zahlen. Bezogen auf das Vorjahr (2015) berichteten die Teilnehmer der Erstbefragung durchschnittlich neun Angriffs-Ereignisse. Die aktuellen Ergebnisse von 2019, bezogen auf 2018, sind um zwei Angriffs-Ereignisse auf mehr als elf gestiegen. Das zeigt, dass sich die Situation im Verlauf der letzten drei Jahre noch einmal weiter verschärft hat – und das, obwohl die Stichprobe zu einem großen Teil aus Personen besteht, die 2016 noch nicht teilgenommen hatten und sich darüber hinaus die Berufserfahrung verringert hat. Nach wie vor sind Angriffs-Ereignisse in hohem Maße für das Zugpersonal präsent, insbesondere „Beleidigungen“ und „Bedrohungen“ müssen zynisch als „Selbstverständlichkeiten im Berufsalltag des Zugpersonals“ angesehen werden.

In der 2019 ausgebauten Kategorie der „Unfall-Ereignisse“ zeigen sich insgesamt erwartungskonforme Ergebnisse. Niemanden wird es überraschen, dass das Zugpersonal im Berufsleben mit Ereignissen wie „Aufprall“, „Bahnbetriebsunfällen“ und eventuell auch „Personenunfällen“ konfrontiert ist. Doch selbst wenn dabei die Häufigkeiten nicht in der Größenordnung von „Alltagsereignissen“ liegen, fällt auch hier die Anzahl der tatsächlich berichteten Ereignisse recht hoch aus. Jeder Beschäftigte muss damit rechnen, derartige Ereignisse mindestens einmal im Berufsleben zu erfahren.

Die 2019 neu formulierte Kategorie der „Wahrnehmungs-Ereignisse“ überraschte am stärksten durch ihre hohe Ausprägung in etwa der gleichen Größenordnung wie auch die Angriffs-Ereignisse. Derartige Wahrnehmungs-Ereignisse haben kaum unmittelbar sichtbare negative Folgen. Daher liegt hier auch eine große Gefahr einer Unterschätzung bezüglich der negativen Auswirkungen. Wie wirkt sich die hohe berichtete Anzahl von Ereignissen wie „Beinaheunfälle“, „Suizidandrohungen“, „Beobachten von Gewalt“ et cetera langfristig auf die Beschäftigten aus? Auch das muss zu den „Selbstverständlichkeiten im Berufsalltag des Zugpersonals“ gezählt werden.

Hier wäre dringend die aus anderen beruflichen Kontexten mit einem ähnlich hohen Maß an zwischenmenschlicher Interaktion (wie zum Beispiel Sozialberufen) hinlänglich bekannte Abwehrstrategie der „Depersonalisation“ zu untersuchen. Davon Betroffene erkennen andere Personen wie zum Beispiel Kunden nicht mehr als Menschen an und reagieren ihnen gegenüber mit Wut und Aggression. Solche Phänomene sind ebenfalls aus der therapeutischen Nachbetreuung von Lokomotivführern bekannt, die Suizide erlebt haben.

Gerade in Verbindung mit den sich aus dem nachfolgenden **Kapitel 4** zu negativen Empfindungen im Berufsleben darstellenden hohen Werten bei den Emotionen „Ärger“ und „Wut“ bestehen ernst zu nehmende Anhaltspunkte, dass diese Abwehrstrategien in Ermangelung anderer „Ventile“ bereits in einem sehr deutlichen Umfang zu Tage treten. Die Konsequenzen aus einem daraus gegebenenfalls resultierenden (und natürlich dennoch nicht hinnehmbaren) Missverhalten gegenüber Dritten tragen hingegen allein die Beschäftigten.

2.8.2 Überblick nach Berufsgruppe

Der Vergleich der Berufsgruppen zeigte, dass Zugbegleiter im Durchschnitt doppelt so häufig Angriffs-Ereignisse erleben, wie Lokomotivführer. Das heißt nicht, dass Lokomotivführer keine oder nur wenig Angriffs-Ereignisse erleben würden. Auch in dieser Beschäftigtengruppe sind Angriffs-Ereignisse leider eine Alltagsrealität im Berufsleben. Möglicherweise stellen die bessere räumliche Abgrenzung beziehungsweise auch die deutlich geringere Interaktion mit den Fahrgästen eine Erklärung hierfür dar.

Die Ereignisse der Kategorie „Wahrnehmung“ kristallisieren sich vorrangig bei Lokomotivführern heraus. Insbesondere die Ereignisse „Beinaheunfall“ und „Androhung / Antäuschung von Suizid“ sind als lokomotivführerspezifische Themen zu betrachten.

2.8.3 Überblick nach Geschlecht und Berufsgruppe

Zunächst muss einschränkend erwähnt werden, dass sich die Geschlechterverhältnisse in den beiden Berufsgruppen unterscheiden. Jedoch sind diese Häufigkeitsunterschiede bei geschlechterspezifischer Betrachtung der Ereignisse innerhalb derselben Berufsgruppen nicht von Bedeutung, weshalb diese Auswertungsform gewählt wurde. Innerhalb derselben Berufsgruppen sind die Erlebnisse der beiden Geschlechter überwiegend recht ähnlich. Zwar erleben die Lokomotivführerinnen mehr Angriffs-Ereignisse als ihre männlichen Kollegen, aber trotzdem immer noch weniger als (männliche sowie weibliche) Zugbegleiter.

Das Erleben bestimmter negativer Ereignisse beziehungsweise bestimmter Ereignis-Kategorien wird also im Wesentlichen durch die Tätigkeit bestimmt. „Angriffe“ dominieren sowohl bei den Zugbegleitern als auch bei den Zugbegleiterinnen.

Eine Ausnahme stellt das Einzelereignis „sexuelle Belästigung“ dar, hier gibt es deutliche Geschlechtsunterschiede in der Erlebenswahrnehmung, aber auch bei den im Vorjahr erlebten Ereignissen. Obwohl dabei überwiegend die Frauen höhere Werte erleben, sind auch hier die Zahlen der Männer bereits zu hoch.

2.8.4 Überblick nach Transportbereich und Berufsgruppe

Die Betrachtung der erlebten Ereignisse nach den Transportbereichen erfolgte ebenfalls berufsgruppenspezifisch. Hierbei kristallisierte sich heraus, dass sowohl Lokomotivführer als auch Zugbegleiter im Regionalverkehr mehr Angriffs-Ereignisse als auch mehr Wahrnehmungs-Ereignisse erleben, als ihre Kollegen im Fern- beziehungsweise Güterverkehr. Insbesondere der S-Bahn-Verkehr ragt hier negativ hervor.

Teilweise zeigen sich auch in Einzelereignissen weitere Unterschiede, die jedoch nicht überbewertet werden sollten. Zu viele weitere Variablen wie etwa Transportbereichs- und Streckenspezifika et cetera könnten diese Ergebnisse überlagern, wie zum Beispiel bei dem Ereignis „Aufprall“ nachzuvollziehen.

2.8.5 Überblick nach Arbeitgeber und Berufsgruppe

Wie auch schon die Auswertung der Transportbereiche erfolgte ein Vergleich der hier gebildeten Arbeitgebergruppen DB AG mit den Wettbewerbsbahnen berufsgruppenspezifisch. Die zuvor bereits genannten Einschränkungen bezüglich weiterer überlagerter Variablen wie etwa Transportbereichs- und Streckenspezifika, Unterschiede in der Dauer der Unternehmenszugehörigkeit et cetera gelten auch hier einschränkend. Bei entsprechend vorsichtiger Interpretation der vorliegenden Zahlen zeigen sich keine gravierenden Unterschiede hinsichtlich der untersuchten negativen Ereignisse im Berufsleben.

Literatur

Bortz, J. (2005). *Statistik für Human- und Sozialwissenschaftler* (6. Auflage). Heidelberg: Springer.

Bortz, J. & Döring, N. (2006). *Forschungsmethoden und Evaluation* (4., überarbeitete Auflage). Heidelberg: Springer.