

LIA.fakten

Sicher und gesund von A nach B? Berufskraftfahrerinnen und -fahrer im Fokus

Die Prognose des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur ist eindeutig: In den Jahren 2010 bis 2030 wird für das Transportmittel Lastkraftwagen (LKW) ein Anstieg um 39% erwartet. Ebenso eindeutig ist: Der prognostizierte Bedarf kann ohne beschäftigungsfähige Berufskraftfahrerinnen und Berufskraftfahrer nicht (sicher) gedeckt werden.

(K)ein attraktiver Beruf?

Das Durchschnittsalter der Fahrerinnen und Fahrer von Fahrzeug- und Transportgeräten stellt laut aktuellem Report der AOK Rheinland/Hamburg (2017) mit 46,3 Jahren das höchste Durchschnittsalter der AOK-versicherten Beschäftigten dar – der Gesamtdurchschnitt liegt bei 40,4 Jahren. Dies erfordert eine alters- und altersgerechte Gestaltung der Arbeitsbedingungen. Nach Einschätzungen des Bundesamts für Güterverkehr (BAG) wird der Beruf von der breiten Öffentlichkeit negativ bewertet, was an den Arbeitsbedingungen und dem Verdienst liegen mag. Auch die Zahl der abgeschlossenen Ausbildungsverträge für

den Beruf „Berufskraftfahrerinnen bzw. -fahrer“ sinkt seit dem Jahr 2013. Ebenso haben sich die Ansprüche von jüngeren Fahrerinnen und Fahrern verändert, sie legen Wert auf Vereinbarkeit von Beruf und Familie, was zum heutigen Zeitpunkt häufig schwer umsetzbar ist. Viele Beschäftigte sind von Erkrankungen der Muskulatur und des Skeletts (MSE), chronischen und zivilisatorischen Erkrankungen, wie Diabetes oder Adipositas sowie psychischen Erkrankungsrisiken betroffen. Die Beschäftigten, die als „Berufskraftfahrerinnen/Berufskraftfahrer“ arbeiten, haben insgesamt sehr viel höhere Fehlzeiten als andere Berufsgruppen.

Negative Belastungen

Folgende Belastungen fallen bei den Berufskraftfahrerinnen und -fahrern besonders hoch aus:



LIA.fakten

Belastungen erfolgreich senken

Aus den Ergebnissen einer Studie zu „Arbeits- und Gesundheitsbedingungen von Berufskraftfahrern“ der Hessischen Arbeitsschutzverwaltung (2010) lassen sich auszugsweise folgende Empfehlungen für Arbeitgebende ableiten:

Gefährdungsbeurteilung

- Gefährdungs- und Belastungsspektrum erweitern, um
 - Gefährdungen, die sich aus der Zusammenarbeit mit Fremdfirmen, anderen Speditionen und auf dem Betriebshof des Kunden entwickeln, aufzuzeigen
 - Belastungen aus der Arbeitsorganisation und Arbeitszeitgestaltung zu erfassen

Disposition und Tourenplanung

- Berücksichtigung von Lenk- und Ruhezeiten sowie Zeitpuffern in der Tourenplanung
- Einsatz moderner Dispositionssoftware für die Planung und Steuerung des Fahrer- und Fahrzeugesatzes und des Warentransportes
- Beteiligung der Fahrerinnen und Fahrer bei der Dienst- und Tourenplanung, Berücksichtigung ihrer Wünsche bzgl. Routen, Fahr- und Urlaubstagen

Arbeitszeitgestaltung, Lenk- und Ruhezeiten

- Einhaltung der gesetzlich zulässigen Gesamtarbeitszeit. Zeiten für sonstige Tätigkeiten als Arbeitszeit berücksichtigen
- Ausfälle nicht durch Überstunden kompensieren
- Besondere Belastungssituation älterer Beschäftigter berücksichtigen

Trotz großer Mühen eine Einbahnstraße?

Neben den konkreten Empfehlungen für die Arbeitgebenden scheint hier ein gesellschaftlicher Gesamtdialog erforderlich, denn diese Berufsgruppe verfügt über keine starke Lobby. Organisierte Formen der Beteiligung der Beschäftigten, beispielsweise Betriebsrätinnen und -räte, sind niedrig. Das bedeutet, dass die Fahrerinnen und Fahrer nur dann eine Chance auf Verbesserung haben, wenn alle Beteiligten am Güterkraftverkehr (u. a. Arbeitgebende, Verbände, Gewerkschaften, Berufsgenossenschaften, Krankenkassen) bereit sind, gemeinsam Maßnahmen, die in den letzten Jahren entwickelt wurden, umzusetzen und zu verbreiten.

Quellen und weitere Informationen:

- **Ihr Kontakt im LIA.nrw:**
Talar Acemyan, talar.acemyan@lia.nrw.de und Jasmin Meichsner, jasmin.meichsner@lia.nrw.de
- Acemyan, T., Meichsner, J. (2017). „Berufskraftfahrerinnen und -fahrer am Limit.“ In: *sicher ist sicher*, 12.17, S. 542-545. Abrufbar unter www.lia.nrw/am-limit
- Bundesamt für Güterverkehr (BAG) (2016): *Turnusberichte Arbeitsbedingungen. Marktbeobachtung Güterverkehr.*
- Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) (2014): *Verkehrsprognose 2030.*
- Hessisches Sozialministerium (2010): *Arbeits- und Gesundheitsbedingungen von Berufskraftfahrern im Güterverkehr. Gießen.*
- Institut für Betriebliche Gesundheitsförderung BGF GmbH (2017): *Gesundheitsbericht 2016. Auswertung von Arbeitsunfähigkeitsdaten der AOK-versicherten Beschäftigten im Rheinland und in Hamburg. Düsseldorf.*
- Kraftfahrtbundesamt (KBA) (2017): *Bestand an LKW nach Ländern.*
- Techniker Krankenkasse (TK) (2017): *Gesundheitsreport 2017. Hamburg.*

Impressum

Landesinstitut für Arbeitsgestaltung
des Landes Nordrhein-Westfalen (LIA.nrw)
Ulenbergstraße 127–131
40225 Düsseldorf
www.lia.nrw

Telefon 02 11 31 01 - 1133
info@lia.nrw.de

Landesinstitut für
Arbeitsgestaltung
des Landes Nordrhein-Westfalen

