

68. Jahrgang  
Dezember 2017  
ISSN 2199-7330  
1424

# sicher ist sicher

www.SISdigital.de

## SaveME-App

Mobile Sicherheit mit INTERCOM Power.

**SCHNEIDER  
INTERCOM**

Kommunikations- und Sicherheitssysteme

Die **COMMEND** Experten

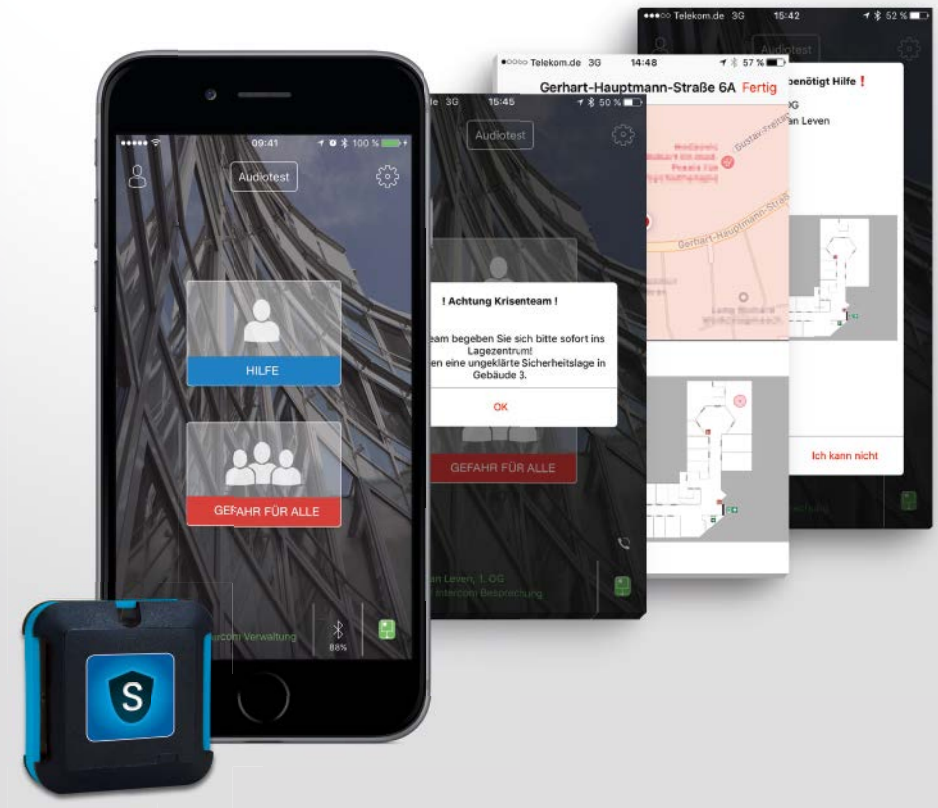
[www.saveme-app.de](http://www.saveme-app.de)

überall Hilfe anfordern

Informationen an Hilfskräfte

erhältlich für iOS und Android

zuverlässige Lokalisierung  
im Alarmfall



Belastungsschwerpunkte  
in der Intralogistik **536**  
Berufskraftfahrerinnen  
und -fahrer: am Limit **542**

Aufgaben und Verantwortung des  
Laserschutzbeauftragten **550**

**ESV** ERICH  
SCHMIDT  
VERLAG



TALAR ACEMYAN · JASMIN MEICHSNER

# Berufskraftfahrerinnen und -fahrer: am Limit

Der Güterkraftverkehr nimmt zu. Bis 2030 wird allein für das Transportmittel LKW in Deutschland ein Anstieg um 39% erwartet. Allerdings stehen der hohen Nachfrage Faktoren (Erkrankungsrisiken, Alterung der Berufsgruppe und Fachkräftemangel) auf Seiten der Berufskraftfahrerinnen und Berufskraftfahrer entgegen, die das Abdecken dieses Bedarfs schwierig machen werden, wenn nicht in den nächsten Jahren gehandelt wird. In diesem Beitrag soll auf die verschiedenen Herausforderungen eingegangen werden, vor denen die Berufsgruppe steht. Wie kann der Arbeitsschutz agieren, um die Beschäftigten zu schützen?

## 1. Ausgangslage

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. Nicht zuletzt ist das veränderte Konsumverhalten durch den zunehmenden Internethandel ein Grund für diese Entwicklung. Beim nationalen Einsatz im Nahverkehr sind mittlerweile Fahrten mit täglicher Rückkehr an den Ausgangsort üblich. Für den Fern- und internationalen Verkehr beauftragen Spediteure zunehmend ausländische Unternehmen (Bezirksregierung Düsseldorf 2017, BAG 2016).

Die meisten LKWs kommen aus Nordrhein-Westfalen (NRW), welches Industrie-, Logistik- und Transitland zugleich ist – und der Schwerlastverkehr nimmt infolge der wirtschaftlichen Entwicklungen zu. Die Zahl der LKW mit Kennzeichen aus NRW ist von 486.025 im Jahr 2011 auf 596.838 im Jahr 2017 gestiegen (vgl. KBA 2017). Trotz aller bisherigen Bemühungen die Situation durch Verlagerungen (Bahnverkehr, Schifffahrt) zu entschärfen, wird die Straße der Hauptverkehrsträger für den Güterverkehr bleiben. Gegenwärtig werden 58% der Güterverkehrsleistungen mit LKWs erbracht (vgl. VM NRW

2017). Es ist bekannt, dass das Verkehrsnetz ohne Ausbau bzw. Sanierung diesen Entwicklungen kaum standhalten wird. Die Arbeitsschutzperspektive kommt dabei jedoch bislang zu kurz – dieser muss jedoch ebenso Rechnung getragen werden. Denn ohne beschäftigungsfähige Berufskraftfahrerinnen und Berufskraftfahrer kann der Bedarf nach Transportleistungen nicht (sicher) gedeckt werden.

## 2. Herausforderungen

### Belastungen der Berufsgruppe

Die Berufsgruppe ist insbesondere durch negative Belastungen in folgenden Bereichen gekennzeichnet:

- ▶ Arbeitszeit (z.B. mangelnde Einhaltung von Lenk- und Ruhezeiten, Pausenausfall, Wochenendarbeit, Störungen der zirkadianen Rhythmik bei Nachtfahrten, knappe Zeitvorgaben für Be- und Entladung)
- ▶ Arbeitsumgebung (z.B. Gestaltung und Knappheit von Rastplätzen)
- ▶ physische Belastung (z.B. langes Sitzen, Bewegungsmangel, ungesunde Ernährung)
- ▶ psychische Faktoren (z.B. Zeit- und Termindruck aufgrund von Stau, Suche nach Rastplatzmöglichkeiten, Baustellen)

In Zukunft wird es in dieser Branche zu einer Spreizung von Arbeitskräfteangebot und Arbeitskräftenachfrage kommen. Die Probleme, die dazu beitragen, sind verschiedener Art:

- ▶ Fehlzeiten, Erkrankungsrisiken
- ▶ Alterung der Berufsgruppe
- ▶ Rekrutierungsprobleme, Nachwuchskräftemangel

### Fehlzeiten/Erkrankungsrisiken

Der Beruf „Berufskraftfahrer“ gehört zu den Berufen mit den höchsten Fehlzeiten insgesamt (TK 2017). Zu verzeichnen sind muskulo-skeletale Erkrankungen, Zunahme der chronischen (zivilisatorischen) Erkrankungen sowie psychische Erkrankungsrisiken. Die Gewährleistung einer regelmäßigen arbeitsmedizinischen Versorgung stellt aufgrund des mobilen Arbeitsplatzes eine arbeitsorganisatorische Herausforderung dar (ASV NRW 1997). Hier erzielen Initiativen wie z.B. DocStop im Bereich der medizinischen unterwegsversorgung bereits gute Erfolge (ausgezeichnet mit dem Deutschen Arbeitsschutzpreis 2013). In dieser Berufsgruppe wurde zudem ein großer Bedarf an Betrieblicher Gesundheitsförderung erkannt (vgl. HSM 2011, BAuA 2008). Für ein gesünderes Berufskraftfahrerleben reichen jedoch verhaltenspräventive Maßnahmen nicht aus.

Entsprechende Angebote zur Gesundheitsförderung liefert bspw. die BG Verkehr.

### Alterung der Berufsgruppe

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 dar – der Gesamtdurchschnitt der AOK-versicherten Beschäftigten liegt bei 40,4 Jahren. Untermuert wird diese Zahl auch durch die Statistik des Kraftfahrt-Bundesamts: Zum 01.01.2016 besitzen 1,57 Millionen Menschen in Deutschland eine Fahrerkarte zur Überwachung der Lenk- und Ruhezeiten, die für alle gewerblichen Personen- oder Gütertransporte nötig ist. Etwas über eine Million von ihnen waren 45 Jahre oder älter. Eine altersgerechte und altersgerechte Präventionsarbeit ist hier erforderlich.

### Rekrutierungsprobleme, Nachwuchskräftemangel

Nach Einschätzungen der Gesprächspartner des Bundesamts für Güterverkehr (BAG) wird der Beruf von der breiten Öffentlichkeit bzgl. der Arbeitsbedingungen und dem Verdienst negativ bewertet. Ebenso haben sich die Ansprüche von jüngeren Fahrerinnen und Fahrern verändert (Stichwort Vereinbarkeit von Beruf und Familie). Das wird auch aus der Zahl der abgeschlossenen Ausbildungsverträge deutlich, die seit dem Jahr 2013 sinken. Im Ausbildungsjahr 2014/2015 wurden 2,14 Ausbildungsstellen pro Bewerber gemeldet – ein deutlicher Überhang an Ausbildungsstellen im Vergleich zu den gemeldeten Bewerbern. Im Juni 2016 waren deutschlandweit 15.964 offene Stellen für Berufskraftfahrerinnen und Berufskraftfahrer (Güterverkehr/Lkw) registriert (vgl. BAG 2016).

### Herausforderungen für den Arbeitsschutz – aus Sicht der Praxis

Ein großes Problem stellt für die staatliche Aufsicht die Einhaltung der Lenk- und Ruhezeiten dar. Zwar nehmen die festgestellten Verstöße gegen die vorgeschriebenen Lenk- und Ruhezeiten seit dem Jahr 2011 in Zahlen ab, jedoch ergibt sich seitens der Bezirksregierung Düsseldorf eine zunehmende Relevanz hinsichtlich der Verstöße gegen das Arbeitszeitgesetz. Die sich daraus ergebenden Beanspruchungsfolgen (z.B. Übermüdung, nachlassende Reaktionsfähigkeit) stellen eine mögliche Gefährdung dar – nicht zuletzt für die öffentliche Sicherheit.

Zum anderen steigt der Anteil der Verstöße, die unter „nicht ordnungsgemäße Verwendung von Schaublättern/Fahrerkarten“ zusammengefasst werden, deutlich an („fehlende bzw. fehlerhafte Eingaben durch den Fahrer, fehlende Fahrerkarte oder nicht ordnungsgemäßes Funktionieren des Kontrollgerätes“). Manipulationen wurden vom BAG bei schwerpunktmäßigen Kon-

## DIE AUTORINNEN



**Talar Acemyan**

Landesinstitut für Arbeitsgestaltung NRW,  
Fachgruppe „Grundsatzfragen, Politikberatung und Initiativen“



**Jasmin Meichsner**

Landesinstitut für Arbeitsgestaltung NRW,  
Fachgruppe „Grundsatzfragen, Politikberatung und Initiativen“

trollen zahlreich festgestellt – unter anderem auf einem hohen technischen Niveau. Der Druck auf die Disposition und die Fahrerinnen und Fahrer, die Vorschriften einzuhalten, nahm aufgrund der hohen Transparenz durch digitale Kontrollmöglichkeiten zu (vgl. BAG 2016, S.18).

Dabei muss das Verkehrsunternehmen nach Art.33 Abs.1 VO (EU) 165/2014 seinen Beschäftigten Schulungen hinsichtlich einer ordnungsgemäßen Benutzung der Fahrtenschreiber sowie der Fahrerkarte ermöglichen.

Darüber hinaus berichten das BAG sowie die Bezirksregierungen in NRW von zahlreichen Verstößen gegen das Fahrpersonalrecht. Neben den Verkehrsunternehmen sind auch die mit diesen in geschäftlicher Verbindung stehenden Akteure (Verlader, Spediteure, Hauptauftragnehmer, Subunternehmer und Fahrervermittlungsagenturen) für die Einhaltung der Vorschriften der VO (EG) 561/2006 und der FPersV verantwortlich. Hier sind bessere Absprachen zwischen den Akteuren erforderlich (z. B. im Rahmen eines Branchendialogs).

## Was können Arbeitgeber tun, um die Situation für diese Berufsgruppe zu verbessern?

### 3. Lösungsansätze

Aus den Ergebnissen der Studie zu „Arbeits- und Gesundheitsbedingungen von Berufskraftfahrern“ der Hessischen Arbeitsschutzverwaltung (2011) lassen sich auszugsweise folgende Empfehlungen für Arbeitgeber ableiten, die immer noch aktuell sind:

#### Gefährdungsbeurteilung

- ▶ Praxisübliche Checklisten und Erhebungsverfahren auf betriebsspezifische Belange anpassen
- ▶ Termine für die Maßnahmenumsetzung setzen
- ▶ Gefährdungs- und Belastungsspektrum für die Gefährdungsbeurteilung 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
- ▶ Handlungs- und Veränderungsbedarf für die Gefährdungsbeurteilung erkennen

#### Akteure im betrieblichen Arbeitsschutz

- ▶ Einsatzzeiten der Fachkraft für Arbeitssicherheit und des Betriebsarztes nutzen Betriebs-

arzt z. B. bei Fragen der Dienstplangestaltung, Wiedereingliederung von Beschäftigten und arbeitspsychologischen Fragestellungen hinzuziehen

- ▶ Um die Kommunikation und den Informationsaustausch zum Arbeitsschutz innerbetrieblich zu fördern, sind Fachkraft für Arbeitssicherheit, Betriebsarzt und Sicherheitsbeauftragte den Beschäftigten im Betrieb bekannt zu geben
- ▶ Arbeitsmedizinische Angebotsuntersuchungen unterbreiten, Erreichbarkeit bzw. Teilnahmemöglichkeit erhöhen
- ▶ Beschäftigte intensiver über sicherheitstechnische und arbeitsmedizinische Inhalte informieren

#### Unterweisung und Qualifikation

- ▶ Unterweisungen systematisieren: Inhalte, Teilnehmer, Dauer, (Wiederholungs-) Zeitpunkt dokumentieren und überprüfen
- ▶ bei Zusammenarbeit mehrerer Arbeitgeber (gemäß § 8 ArbSchG und § 20a FPersV) und bei Arbeiten des Beschäftigten auf dem Betriebsgelände des Auftraggebers empfiehlt es sich die Zuständigkeiten, insbesondere für Unterweisungen am besten im Vorhinein festzulegen (z. B. in Form eines Pflichtenhefts)
- ▶ Vermehrt zu Gesundheitsthemen und Risikofaktoren unterweisen (z. B. An- und Abkoppeln, Rückwärtsfahren, Verhalten beim Kunden)
- ▶ Unterweisungen zu den gesetzlichen Anforderungen wie z. B. Lenk- und Ruhezeiten, Arbeitszeiten, Bedienung von Kontrollgeräten und Ladungssicherung durchführen
- ▶ Wahrnehmung des Schulungsangebots zu Arbeits- und Gesundheitsschutzthemen (auch für Disponenten und Verkehrsleiter) fördern

#### Disposition und Tourenplanung

- ▶ Berücksichtigung von Lenk- und Ruhezeiten sowie Zeitpuffern in der Tourenplanung
- ▶ Einsatz moderner Dispositionsoftware für die Planung und Steuerung des Fahrer- und Fahrzeugeinsatzes und des Warentransportes
- ▶ Beteiligung der Fahrerinnen und Fahrer bei der Dienst- und Tourenplanung, Berücksichtigung von Fahrerwünschen bzgl. Routen, Fahr- und Urlaubstage

#### Arbeitszeitgestaltung, Lenk- und Ruhezeiten

- ▶ Reduzierung der Gesamtarbeitszeit auf das gesetzlich zulässige Maß. Zeiten für sonstige Tätigkeiten als Arbeitszeit berücksichtigen
- ▶ Fahrerausfälle nicht durch Überstunden kompensieren
- ▶ Besondere Belastungssituation älterer Beschäftigter berücksichtigen

## Informationsaustausch

- ▶ Informationen über Entscheidungen und Abläufe, die auf übergeordneter Ebene stattfinden, an die Beschäftigten weiterleiten
- ▶ Gelegenheiten bieten, um schwierige Arbeitssituationen gemeinsam zu reflektieren, (Klima schaffen, das es erlaubt, Überlastung oder Fehler anzusprechen, Absprachen mit Fremdfirmen durchführen, Beschäftigte informieren und ggf. einbinden).

## Gesundheitsangebote

- ▶ Fahrer, Disponenten und Führungskräfte für Arbeits- und Gesundheitsschutzangebote sensibilisieren
- ▶ Fahrerinnen und Fahrern die Teilnahme erleichtern (Angebote in den Arbeitsalltag integrieren, vgl. das Projekt DocStop weiter oben)
- ▶ Netzwerke zu Sozialpartnern aufbauen und nutzen (bspw. für Informationen zu aktuellen Angeboten)

## 4. Ausblick

Neben den konkreten Empfehlungen für die Arbeitgeber scheint hier ein gesellschaftlicher Gesamtdialog erforderlich. Organisierte Formen der Beteiligung, u. a. auch Betriebsratsstrukturen sind in dieser Berufsgruppe niedrig, was wiederum bedeutet, dass die Fahrerinnen und Fahrer nur dann eine Chance auf Verbesserung haben, wenn alle Beteiligten am Güterkraftverkehr (u. a. Arbeitgeber/Spediteure, Verbände, Gewerkschaften, Berufsgenossenschaften, Krankenkassen) bereit sind sich an einen „runden Tisch“ zu setzen, um die Maßnahmen, die in den letzten Jahren entwickelt wurden umzusetzen und zu verbreiten. ■

Kraftfahrtbundesamt (KBA) (2017): Bestand an LKW nach Ländern. Verfügbar unter: [https://www.kba.de/DE/Statistik/Fahrzeuge/Bestand/Groessenklassen/2011/2011\\_b\\_groessenklassen\\_lkw\\_dusl\\_absolut.html?nn=1126670](https://www.kba.de/DE/Statistik/Fahrzeuge/Bestand/Groessenklassen/2011/2011_b_groessenklassen_lkw_dusl_absolut.html?nn=1126670) sowie: [https://www.kba.de/DE/Statistik/Fahrzeuge/Bestand/Groessenklassen/2017\\_b\\_groessenklassen\\_lkw\\_dusl.html?nn=662728](https://www.kba.de/DE/Statistik/Fahrzeuge/Bestand/Groessenklassen/2017_b_groessenklassen_lkw_dusl.html?nn=662728). Zugriff: 13.10.2017.

Kraftfahrtbundesamt (KBA) (2016): Bestand an Fahrerkarten am 1. Januar 2016 nach Geschlecht und Lebensalter. Verfügbar unter: [https://www.kba.de/DE/Statistik/Kraftfahrer/Kontrollgeraetkarten/BestandZKR/2016\\_b\\_fk\\_dusl\\_geschlecht\\_alter.html?nn=667546](https://www.kba.de/DE/Statistik/Kraftfahrer/Kontrollgeraetkarten/BestandZKR/2016_b_fk_dusl_geschlecht_alter.html?nn=667546). Zugriff: 13.10.2017.

Michaelis, M. (2008): Gesundheitschutz und Gesundheitsförderung von Berufskraftfahrern. Bundesanstalt für Arbeitsschutz und Arbeitsmedizin, F 2038, Dortmund/Berlin/Dresden.

Ministerium für Verkehr des Landes NRW (VM) (2017): Güterverkehr in Nordrhein-Westfalen. Verfügbar unter: <http://www.vm.nrw.de/verkehr/strasse/Strassenverkehr/Gueterverkehr/index.php>. Zugriff: 14.10.2017.

Nordrhein-Westfalen, ASV Jahresbericht (1997): Gütertransport auf der Straße. Gesundheitsschutz am rollenden Arbeitsplatz. Düsseldorf.

Techniker Krankenkasse (TK) (2017): Gesundheitsreport 2017. Hamburg.

## LITERATUR

Bezirksregierung Düsseldorf, Dezernat 55 (2017). Interview vom 12.10.2017.

Bundesamt für Güterverkehr (BAG) (2016): Turnusberichte Arbeitsbedingungen. Marktbeobachtung Güterverkehr. Verfügbar unter: [https://www.bag.bund.de/SharedDocs/Downloads/DE/Marktbeobachtung/Turnusberichte\\_Arbeitsbedingungen/Bericht\\_5E\\_Fahrerberufe\\_2016-I.pdf?\\_\\_blob=publicationFile](https://www.bag.bund.de/SharedDocs/Downloads/DE/Marktbeobachtung/Turnusberichte_Arbeitsbedingungen/Bericht_5E_Fahrerberufe_2016-I.pdf?__blob=publicationFile). Zugriff: 13.10.2017.

Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) (2014): Verkehrsprognose 2030. Verfügbar unter: <https://www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Pressemitteilungen/2014/044-dobrinde-verkehrsprognose2030.html>. Zugriff: 13.10.2017.

DocStop für Europäer e. V. (2017): Verfügbar unter: <https://www.docstop.eu/index.php?id=42>. Zugriff: 26.10.2017.

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.