



# Arbeits- und Gesundheitsbedingungen von Berufskraftfahrern im Güterverkehr



**Auftraggeber**            Hessisches Sozialministerium  
**Herausgeber:**        Regierungspräsidium Gießen  
                                  Dez. 25.2, Fachzentrum für systemischen Arbeitsschutz und Arbeitsgestaltung  
**Verfasser:**            Claudia Flake  
**Druck:**                 Hausdruck, 2010

## Inhaltsverzeichnis

1	Einleitung	2
2	Projektvorstellung: Ziele, Methoden und Ablauf	2
3	Stichproben	4
4	Ergebnisdarstellung	7
4.1	Arbeitsschutz in Speditionen	7
4.1.1	Gefährdungsbeurteilung	7
4.1.2	Akteure des betrieblichen Arbeitsschutzes	9
4.1.3	Unterweisung	11
4.1.4	Qualifikation	13
4.1.5	Fahrzeugcheck, Transport beweglicher Güter und PSA	13
4.1.6	Prüfung von Arbeitsmitteln	13
4.2	Verbesserung der Arbeitsorganisation und Gefährdungsbeurteilung	15
4.3	Tätigkeitsspezifischen Arbeitsbedingungen und Anforderungen	16
4.3.1	Disposition	16
4.3.2	Arbeitszeitgestaltung	21
4.3.3	Lenk- und Ruhezeiten	23
4.3.4	Informationsaustausch und Kommunikation mit Fahrern	24
4.3.5	Arbeitsanforderungen – Psychische Belastung	26
4.4	Müdigkeit im Straßenverkehr	28
5	Zusammenfassende Ergebnisdarstellung und Empfehlungen	30
6	Literatur	33
7	Anhang	34
7.1.1	Expertenworkshop „Arbeitsschutz in Speditionen“	34
7.1.2	Expertenworkshop „Arbeitszeiten im Güterverkehr“	37
7.1.3	Expertenworkshop „Gesundheitsbedingungen von Berufskraftfahrer	38

**Hinweis:** In Diesem Bericht wird überwiegend die Bezeichnung „Fahrer“ oder „Berufskraftfahrer“ verwandt. Gemeint ist aber auch die weibliche Form, obwohl Frauen in dieser Tätigkeit nicht häufig anzutreffen sind.

## 1 Einleitung

Die Arbeitsschutzverwaltungen überwachten in den vergangenen Jahren vor allem die Arbeitszeitbedingungen durch Kontrollen der Lenk- und Ruhezeiten. Mit den Sozialvorschriften im Straßenverkehr will die EU sowohl zur Verbesserung der Arbeitsbedingungen von LKW-Fahrern als auch zur Verkehrssicherheit und Wettbewerbsgleichheit beitragen.

Eine Überprüfung des Arbeitsschutzes in Speditionen durch die hessische Arbeitsschutzverwaltung fand vor allem anlassbezogen statt und ohne Konzentration auf präventive und systematische Elemente des betrieblichen Arbeitsschutzes.

Ein präventiver Arbeitsschutz ist aber insbesondere in Speditionen erforderlich, da ein Großteil der Beschäftigten auf sogenannten mobilen oder nicht stationären Arbeitsplätzen arbeitet. In der Regel sind Fahrer allein fern von der Zentrale unterwegs. Steuerungs- und Interventionsmöglichkeiten von Führungskräften oder Kollegen fehlen, um z.B. auf Einhaltung von Vorgaben zu drängen oder die Arbeitsbedingungen kurzfristig zu verändern. Der Unternehmer muss folglich im Vorhinein Gefährdungen und Belastungen antizipieren und die Arbeitsbedingungen derart gestalten, dass der Fahrer während der Tour gesund und aufmerksam ist und die Waren sicher transportieren kann. Dies schließt auch mit ein, dass der Arbeitgeber die Routen und Touren der Fahrer derart plant und organisiert, dass diese in den gesetzlich vorgeschriebenen Lenk- und Ruhezeiten eingehalten werden können.

Aber wie gestaltet sich der Arbeits- und Gesundheitsschutz in Speditionen und für die LKW-Fahrer? Die Hessische Arbeitsschutzverwaltung ging mit dem Projekt „Arbeits- und Gesundheitsbedingungen von Berufskraftfahrern im Güterverkehr“ dieser Frage nach, in dem sie sowohl Spediteure als auch LKW-Fahrer zu den Arbeitsbedingungen und dem betrieblichen Arbeitsschutz befragte und die Einhaltung der Lenk- und Ruhezeiten kontrollierte.

## 2 Projektvorstellung: Ziele, Methoden und Ablauf

Die vorrangigen Ziele des Projektes waren, den Status des betrieblichen Arbeitsschutzes in Speditionen und berufsspezifische Problembereiche zu erfassen sowie Maßnahmen zur Verbesserung der Arbeits- und Gesundheitssituation zu entwickeln (s. Kasten 1).

Die Datenerhebung erfolgte durch das Aufsichtspersonal der Hessischen Arbeitsschutzverwaltung im Rahmen der behördenüblichen Betriebsrevisionen und Straßenkontrollen. Zu diesem Zweck wurden in der Planungsphase Interviewleitfäden für die Gespräche mit Arbeitgebern und Berufskraftfahrern entwickelt.

Um zu einer Einschätzung zu gelangen, wie z.B. der Arbeitsschutz in Speditionen oder die Einhaltung der Lenk- und Ruhezeiten gestaltet ist, wurden Fuhrunternehmer und LKW-Fahrer (s. Kasten 3: unabhängige Stichprobe) zu verschiedenen Arbeits- und Gesundheitsschutzthemen und der betrieblichen Umsetzung gesetzlicher Arbeitsschutzanforderungen befragt. Die in den Unternehmerinterviews gewonnenen Informationen wurden durch die Ein-

sicht in betriebliche Arbeitsschutzdokumente wie z.B. die Gefährdungsbeurteilung, Unterweisungsdokumentation, Prüflisten, Dienstpläne etc. ergänzt.

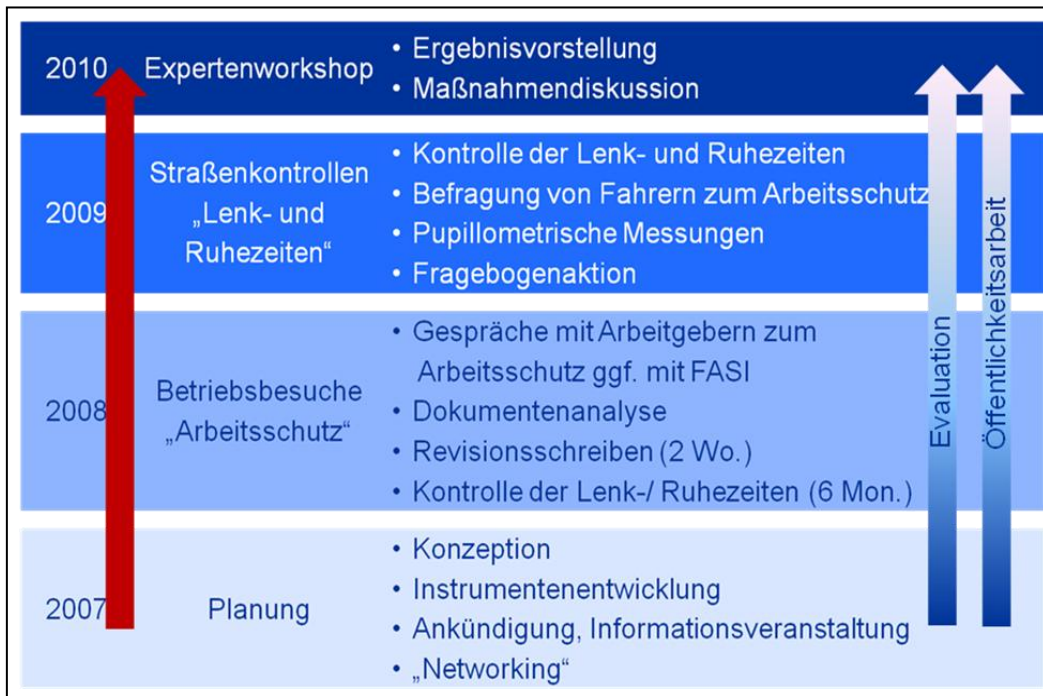
### Projektziele

1. Gewinnung eines Überblick zum Stand des Arbeitsschutzes in Speditionen
2. Verbesserung der Arbeitsorganisation und Gefährdungsbeurteilung in Speditionen
3. Erfassung von tätigkeitspezifischen und zeitlichen Arbeitsbedingungen und Anforderungen, z.B. Arbeitszeit, psychische Belastung
4. Erarbeitung von Maßnahmen zur Verbesserung der Arbeits- und Gesundheitsbedingungen
5. Erhöhung des Wissensstandes in der Branche
6. Identifizierung von Handlungsfeldern für die Arbeitsschutzverwaltung

### Kasten 1 Projektziele

Das Projekt gliederte sich in drei Phasen (s. Kasten 2).

1. In der ersten Phase fanden Betriebsrevisionen in Speditionen statt, bei denen der Arbeitsschutzstandard sowie die Arbeitsschutzorganisation untersucht und überprüft wurden. Als Begehungsgrundlage diente ein Interviewleitfaden zu verschiedenen Arbeitsschutzthemen einschließlich Fragen zur Disposition und Arbeitszeitgestaltung. Ansprechpartner waren die Unternehmer, ggf. zusammen mit der Fachkraft für Arbeitssicherheit oder dem Betriebsarzt. Die Arbeitgeber wurden zudem gebeten, die psychische Belastung von LKW-Fahrern anhand eines Kurzfragebogens einzuschätzen. In der Regel erhielten die Betriebe zwei Wochen später ein Revisions schreiben mit der Vorgabe erforderlichen Arbeitsschutzmaßnahmen und der Auflage, über den Umsetzungsstand zu berichten. Sechs Monate später fand eine weitere angekündigte Betriebskontrolle statt, um die Einhaltung der Lenk- und Ruhezeiten zu überprüfen.
2. In der zweiten Projektphase wurden Straßenkontrollen mit der Hessischen Polizei durchgeführt. Dabei wurden LKW-Fahrer ebenfalls zum Arbeitsschutz, zur Disposition und Arbeitszeitregelung befragt sowie deren Lenk- und Ruhezeiten kontrolliert. Einige LKW-Fahrer nahmen freiwillig an einer Studie des Landesgewerbeärztes teil. Diese umfasste sowohl pupillometrische Untersuchungen zur Messung der Schläfrigkeit als auch eine Fragebogenerhebung zu Arbeits- und Gesundheitsbedingungen. Für die Teilnahme an der Studie erhielten die LKW-Fahrer eine Aufwandsentschädigung von 30,- €.
3. Im dritten Projektabschnitt fand eine Fachtagung mit Expertenworkshops statt. Eingeladen wurden Vertreter der beteiligten Ministerien, der Polizei, Berufsverbänden, Gewerkschaften, Krankenkassen, Berufsgenossenschaften, der Arbeitsschutzverwaltung etc. Auf der Fachtagung wurden die Projektergebnisse vorgestellt und in drei Expertenworkshops Maßnahmen sowie weiterführende Themen zur Verbesserung der Arbeits- und Gesundheitsbedingungen von Berufskraftfahrern diskutiert.



## Kasten 2 Projektphasen und Methoden

Die Durchführung der verschiedenen Projektphasen erfolgte in Kooperation mit:

- Ministerium des Innern und für Sport
- Polizei, Polizeischule
- Berufsgenossenschaft für Fahrzeughaltung
- Bundesverband Güterkraftverkehr, Logistik und Entsorgung
- Ministerium für Wirtschaft, Verkehr und Landesentwicklung
- Gewerkschaft
- Fernfahrerstammtisch
- Freiburger Forschungsstelle Arbeits- und Sozialmedizin (ffas)

Begleitet wurde das Projekt von verschiedenen Aktivitäten zur Öffentlichkeitsarbeit und einer Prozessevaluierung.

## 3 Stichproben

In der ersten Projektphase wurden 51 Speditionen von den Aufsichtspersonen der Hessischen Arbeitsschutzverwaltung revidiert. Aufgesucht wurden vor allem kleinere Speditionen. Ein Drittel der Betriebe beschäftigte 1 bis 10 Fahrer und 42% zwischen 11 und 25 Fahrer. Ungefähr die Hälfte der revidierten Betriebe verfügte über nicht mehr als 10 LKW mit einer zulässigen Gesamtmasse von über 7,5 t.

49 der 51 Speditionen wurden ein halbes Jahr später zur Kontrolle der Lenk- und Ruhezeiten aufgesucht (zwei Betriebe hatten zwischenzeitlich Konkurs angemeldet). Dabei wurden die Lenk- und Ruhezeiten von insgesamt 430 Fahrern an 9212 Fahrtagen geprüft.

In den meisten Betrieben arbeiteten festangestellte Fahrer. Ein Drittel der Speditionen beschäftigte ausschließlich fest angestellte Mitarbeiter. In zwei Dritteln der Betriebe wurden diese durch Fahrer in anderen Beschäftigungsverhältnissen unterstützt (s. Tab. 3.1).

In der zweiten Projektphase, den Straßenkontrollen, wurden mit 138 Fahrer Interviews durchgeführt und deren Lenk- und Ruhezeiten kontrolliert. Davon arbeiteten 86% der Fahrer in einem festen Beschäftigtenverhältnis. 10 % arbeiteten als Aushilfsfahrer, als Zeitarbeiter oder selbstständiger LKW-Fahrer. Bei 4% der kontrollierten Fahrer handelt es sich um selbstfahrende Unternehmer (s. Abb. 3.1). Ein Drittel der Befragten fährt seit über 20 Jahren LKW (s. Tab. 3.2).

### Unabhängige Stichprobe

Die Stichprobe der Fuhrunternehmer und die der LKW-Fahrer sind voneinander unabhängig. Aus rechtlichen und taktischen Gründen wurde darauf verzichtet, LKW-Fahrer aus den revidierten Speditionen zu befragen. Beispielsweise wurde erwartet, dass die Angst der Fahrer vor Rückwirkungen zu stark deren Antwortverhalten bestimmt hätte. Eine Eingrenzung auf hessische Fahrer bei den Straßenkontrollen wäre ebenfalls nicht zu realisieren gewesen, da die Polizei als Instanz, die die LKW-Fahrer aus dem Verkehrsfluss leiten darf, dem Zufallsprinzip zu folgen hat.

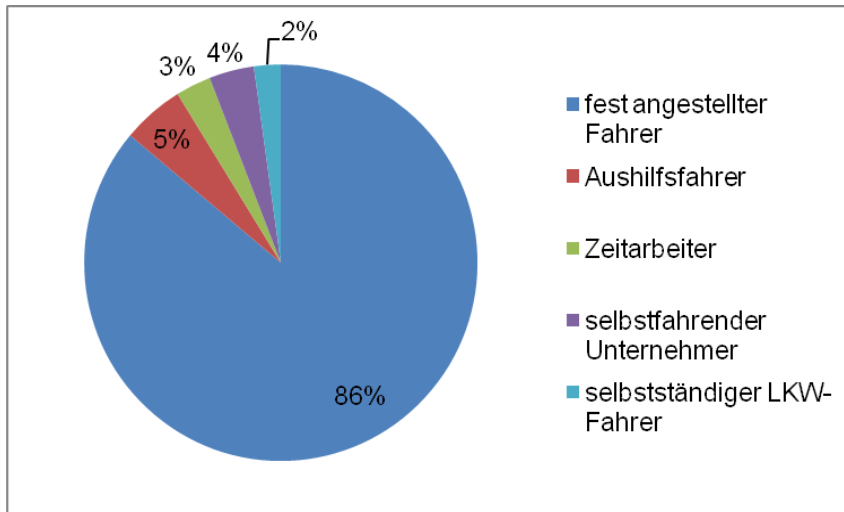
### Kasten 3 unabhängige Stichprobe

Als weitaus schwieriger gestaltete sich, LKW-Fahrer für die Teilnahme an den pupillometrischen Messungen zu gewinnen. Trotz des Entschädigungsbeitrages von 30,- € erklärten sich bedauerlicherweise nur 18 LKW-Fahrer bereit, an der Studie des Landesgewerbeärztes teilzunehmen.

An der Fachtagung und den Expertenworkshops zur Diskussion von Maßnahmen zur Verbesserung der Arbeits- und Gesundheitsbedingungen von LKW-Fahrern nahmen circa 50 Teilnehmer und Teilnehmerinnen der geladenen Institutionen und Betriebe teil.

% / n Betriebe	angestellte Fahrer	Aushilfsfahrer	Selbständige Fahrer	Zeitarbeiter
43% / 21	●	●		
35% / 17	●			
10% / 5	●	●	●	
8% / 4	●		●	
2% / 1	●			●
2% / 1				●

Tab. 3.1 Beschäftigungsverhältnis (Unternehmerbefragung, n = 49)



**Abb. 3.1 Beschäftigungsverhältnis (Fahrerbefragung, n = 137)**

Seit wann sind Sie als LKW-Fahrer tätig?	Fahreranteil %
1 – 10 Jahre	32%
11 – 20 Jahre	32%
21 – 30 Jahre	15%
31 – 40 Jahre	18%
41 – 50 Jahre	2%
Über 50 Jahre	1%

**Tab. 3.2 Beschäftigungsdauer als LKW-Fahrer (Fahrerbefragung, n = 132)**

#### 4 Ergebnisdarstellung

Im Folgenden werden die Ergebnisse der drei Projektphasen bzw. der Unternehmer- und Fahrerbefragung themenspezifisch vorgestellt.

Die ausführlichen Ergebnisse aus den Workshops der Fachtagung befinden sich im Angang.

Im Unterkapitel 4.1 sind wesentliche Ergebnisse zum betrieblichen Arbeitsschutz in Speditionen zusammengestellt (u.a. zur Gefährdungsbeurteilung, Unterweisung).

Ergebnisse zu tätigkeitsspezifischen Arbeitsanforderungen wie z.B. Tourenplanung und Disposition, Einhaltung der Lenk- und Ruhezeiten sowie psychischen Belastungen befinden sich im Unterkapitel 4.2.

Einige Erkenntnisse zum gesundheitsrelevanten Thema „Umgang mit Müdigkeit am Steuer“ sind im Unterkapitel 4.3 wiedergegeben.



## 4.1 Arbeitsschutz in Speditionen

### 4.1.1 Gefährdungsbeurteilung

Insgesamt betrachtet, zeigen die Ergebnisse der revidierten Speditionen zur Gefährdungsbeurteilung ein positives Bild im Vergleich zu anderen Branchen oder Betrieben mit der entsprechenden Beschäftigtenzahl.

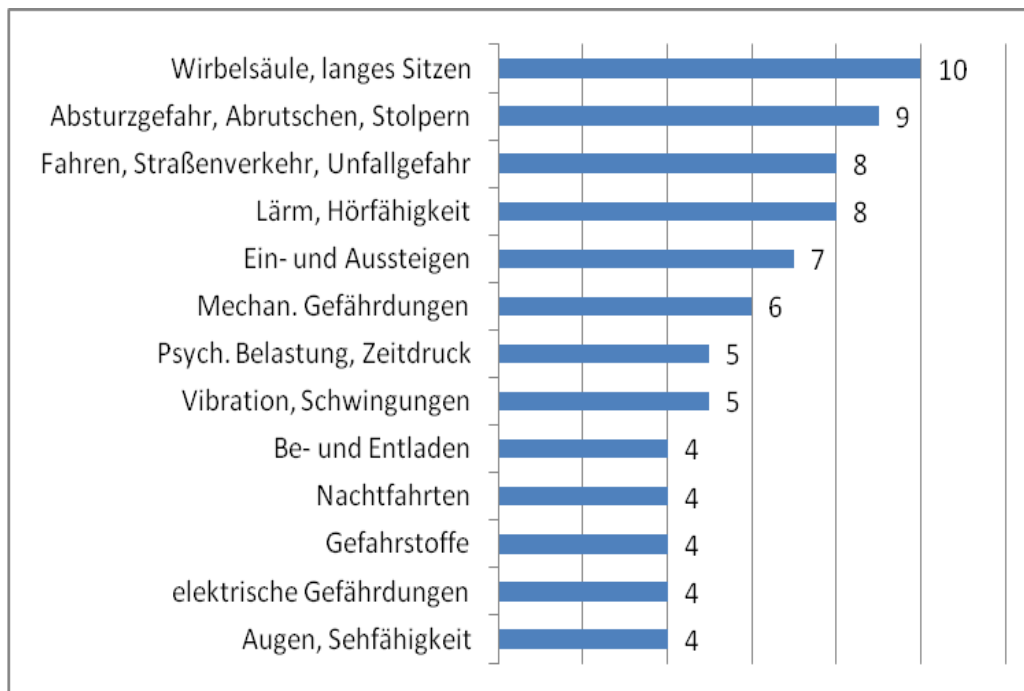
- *Verbreitung:* 80% der revidierten Speditionen konnten eine Gefährdungsbeurteilung vorweisen, 4% der Betriebe zumindest für Teilbereiche und in 16% fehlte sie.
- *Belastungsspektrum:* Die Gesamtübersicht der Gefährdungsbeurteilungen ergibt ein breites Gefährdungsspektrum, in dem vor allem mechanische und körperliche Gefährdungen erkannt werden, Aspekte psychischer Belastung finden weniger Berücksichtigung (s. Abb. 4.1).
- *Organisation:* Die Befragungen und Dokumenteneinsichten ergaben, dass zu einem hohen Prozentsatz die Erstellung und Weiterführung der Gefährdungsbeurteilung organisiert ist.  
Dabei ist auffällig, dass zwar in den meisten Speditionen Verantwortliche für die Maßnahmenumsetzung benannt und die Maßnahmenumsetzung kontrolliert wurden, aber dass die Maßnahmenumsetzung seltener terminiert wurde. (s. Abb. 4.2)
- *Erstellung:* Erstellt wurden die Gefährdungsbeurteilungen überwiegend vom Arbeitgeber mit Unterstützung der Fachkraft für Arbeitssicherheit und/oder eines Sicherheitsbeauftragten. Der Betriebsarzt wurde weitaus seltener zur Erstellung der Gefährdungsbeurteilung konsultiert.
- *Beteiligung der Fahrer:* Von den befragten LKW-Fahrern gaben zwei Drittel an, dass sie zu Gefährdungen beim Be- und Entladen gefragt worden seien und jeder 2. Fahrer zu den Gefährdungen beim Fahren. Erkundigt hatten sich vor allem Unternehmer, Disponenten und Fachkräfte für Arbeitssicherheit.
- *Verbesserung der Gefährdungsbeurteilung:* Erfahrungsgemäß nehmen Veränderungen organisatorischer Art durchaus eine längere Umsetzungszeit in Anspruch, dies bestätigte sich auch im Projekt. Betriebe mit Verbesserungsbedarf bzgl. Gefährdungsbeurteilung und Arbeitsorganisation wurden per Revisionsschreiben aufgefordert, nachzubessern. Diese Forderungen bezogen sich sowohl auf Inhalt und Vollständigkeit als auch auf den Grad der Maßnahmenumsetzung und Fortführung. Nach zwei Monaten waren Verbesserungen festzustellen (s. Abb. 4.12)

Damit die Gefährdungsbeurteilung kontinuierlich aktualisiert und bei der Arbeit Berücksichtigung findet, ist von zentraler Rolle, dass der Unternehmer seine Verantwortung für den betrieblichen Arbeitsschutz wahrnimmt und Führungskräfte und Fahrer bei Arbeitsschutzaufgaben einbindet. Ebenso wirkt sich eine Systematisierung oder Zertifizierung im Bereich des Qualitätsmanagements und/oder Umweltmanagements förderlich auf die Erstellung und Aktualisierung der Gefährdungsbeurteilung aus.

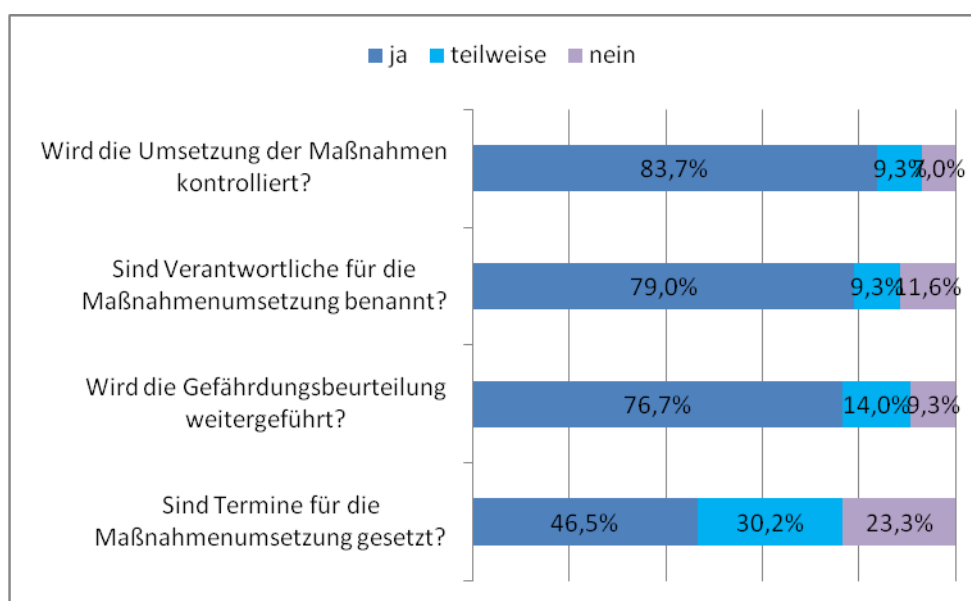
In der Gesamtschau spiegeln die geprüften Gefährdungsbeurteilungen das breite Belastungsspektrum wieder, mit dem sich LKW-Fahrer bei ihrer Tätigkeitsausführung konfrontiert



sehen. Experten in den Workshops räumen allerdings ein, dass Gefährdungen, die in der Zusammenarbeit mit Fremdfirmen, anderen Speditionen und auf dem Betriebshof des Kunden entstehen oder die die zusätzlichen Tätigkeiten der LKW-Fahrern mit sich bringen, häufig außer Acht gelassen werden. Diese müssen bei der Erstellung der Gefährdungsbeurteilung mit aufgenommen werden. Fahrer als „Experten in eigener Sache“ sollten bei der Ermittlung und Maßnahmenfestlegung beteiligt werden.



**Abb. 4.1 Nennung der festgestellten Gefährdungen für LKW-Fahrer (offene Frage, Unternehmerbefragung, n = 37)**

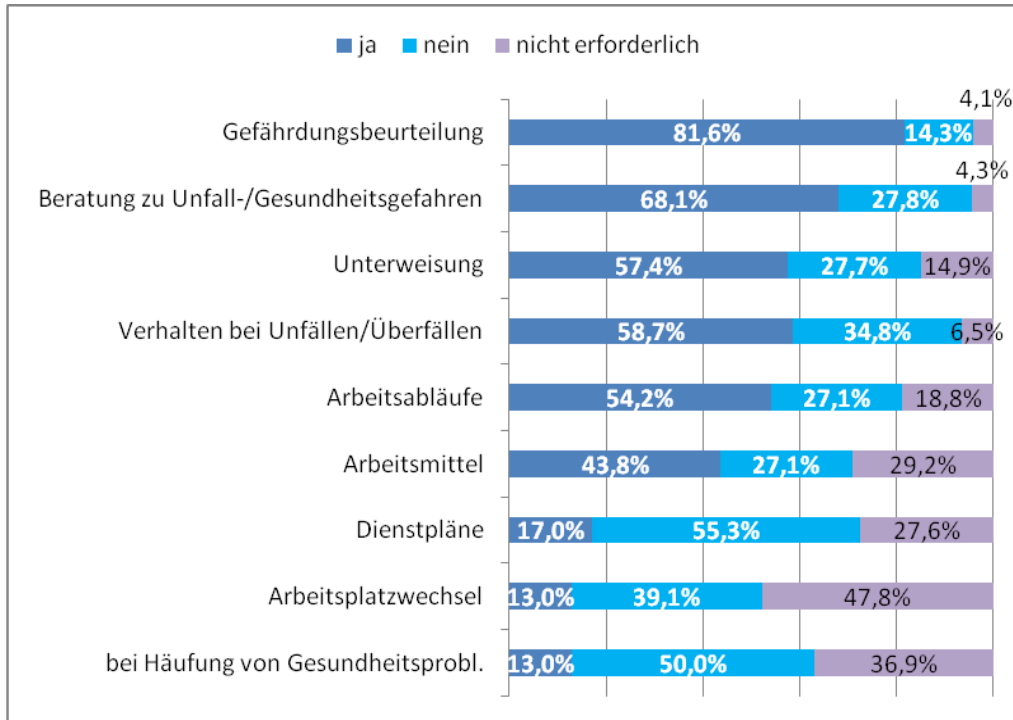


**Abb. 4.2 Organisation der Durchführung der Gefährdungsbeurteilung (Unternehmerbefragung, n= 42)**

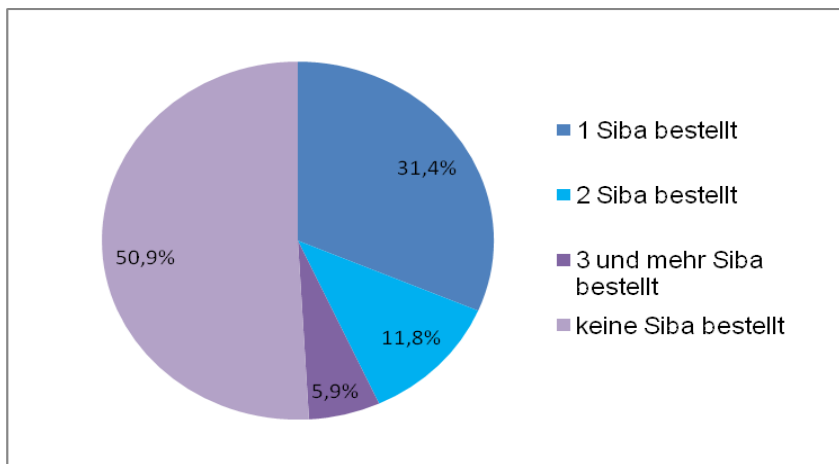
#### 4.1.2 Akteure im betrieblichen Arbeitsschutz

Die Arbeitsschutzvorschriften und damit verbundenen Aufgaben richten sich vor allem an die Arbeitgeber. Damit sie diese sach- und sicherheitsgerecht erfüllen können, sind sie verpflichtet, sich sicherheitstechnisch und arbeitsmedizinisch beraten zu lassen (Arbeitssicherheitsgesetz) und Sicherheitsbeauftragte zu benennen. Zu eigenen Entlastung und Förderung des Arbeitsschutzes im Betrieb können sie Aufgaben an weitere qualifizierte Personen z.B. Führungskräfte (Arbeitsschutzgesetz) übertragen.

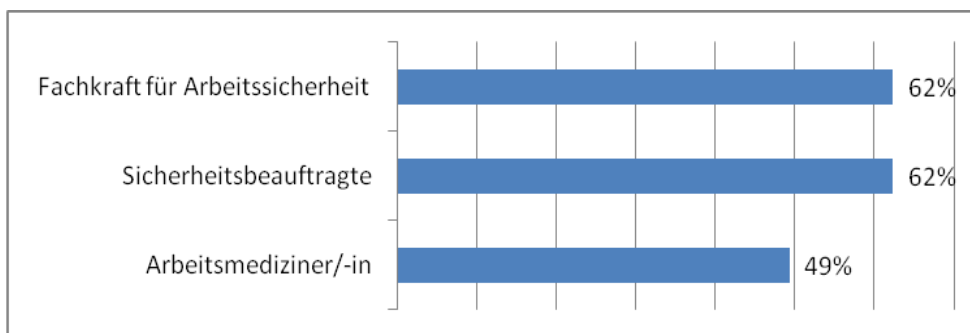
- *Verbreitung der sicherheitstechnischen und arbeitsmedizinischen Bedeutung:* In 49 Betrieben (von 51) war die sicherheitstechnische und arbeitsmedizinische Betreuung gewährleistet. Viele Unternehmer konnten ihre Berater namentlich benennen. In der Regel handelte es sich um überbetriebliche Dienste und um Dienste des ASD der Berufsgenossenschaft. 6 Betriebe davon wandten das Unternehmermodell an. Inwieweit diese Berater allerdings aufgrund der gesetzlichen „Zwangsberatung“ vom Unternehmer oder den Führungskräften akzeptiert werden, ist fraglich, dies wurde zumindest von einigen Experten im Workshop in Frage gestellt. Ebenso wiesen die Experten auf die geringen Einsatzzeiten und die schwere Erreichbarkeit der LKW-Fahrer hin, die sich hinderlich auf den Arbeitsschutzstandard in Speditionen auswirken. Zudem ist die Rolle und Einbindung des Betriebsarztes vielerorts unklar.
- *Aufgabenspektrum:* Fachkraft für Arbeitssicherheit und Betriebsarzt wurden vor allem bei der Erstellung und Aktualisierung der Gefährdungsbeurteilung einbezogen und berieten Beschäftigten zu Unfall- und Gesundheitsgefahren (s. Abb. 4.3)
- *Aufgabenübertragung an Führungskräfte:* In den Revisionen und Fahrerinterviews wurden neben den Unternehmern wiederholt die Disponenten sowie der Fuhrpark- oder Werkstattleiter als Arbeitsschutzakteure benannt, z.B. für die Kontrolle der Maßnahmenumsetzung bzw. des Tragens der PSA und für den Austausch abgenutzter Einrichtungen für die Ladungssicherung.
- *Sicherheitsbeauftragte:* Während die Fachkraft für Arbeitssicherheit vor allem dem Arbeitgeber mit seinem Fachwissen zu Seite steht, fungieren die Sicherheitsbeauftragten für die Beschäftigten als Ansprechpartner in Sachen Arbeitsschutz. Die Anzahl der Sicherheitsbeauftragten, die ein Betrieb zu bestellen und auszubilden hat, richtet sich nach der Anzahl der Beschäftigten bzw. Versicherten im Betrieb. Da für die Projektteilnahme zu einem großen Anteil kleine Betriebe ausgewählt wurden, verwundert es nicht, dass nur in jedem zweiten Betrieb Sicherheitsbeauftragte anzutreffen waren (s. Abb. 4.4). Etwa ein Drittel der Speditionen hatten einen Sicherheitsbeauftragten bestellt, 18% zwei und mehr. In drei Betrieben waren diesbezüglich Defizite auszumachen (s. Abb. 4.12).
- *Bekanntheitsgrad der Akteure:* Die LKW-Fahrer, die während der Straßenkontrollen interviewt wurden, konnten jeweils zu 62% die Fachkraft für Arbeitssicherheit und Sicherheitsbeauftragten benennen. Jeder zweite Fahrer kannte seinen Betriebsarzt (s. Abb. 4.5).



**Abb. 4.3 Aufgaben der FASI oder des Betriebsarztes im Jahr 2007 (Unternehmerbefragung, n = 49)**



**Abb. 4.4 Sicherheitsbeauftragte (Siba) in den Speditionen (Unternehmerbefragung, n = 51)**



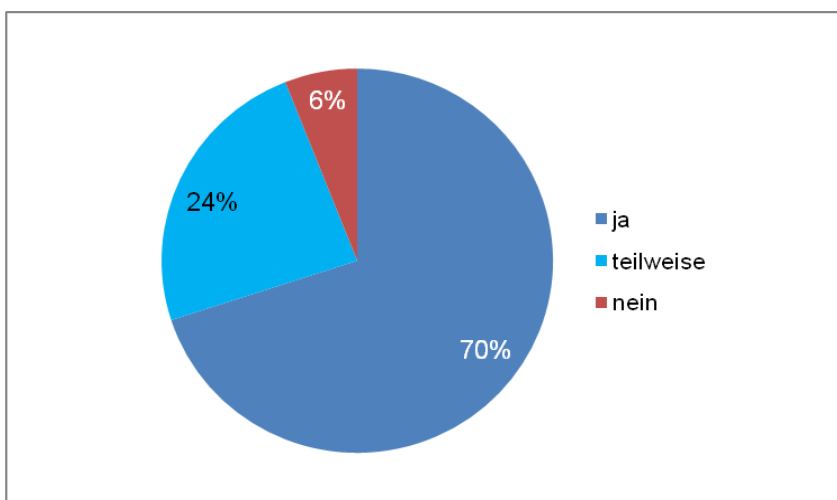
**Abb. 4.5 Anteil der LKW-Fahrer, die ihre Arbeitsschutzexperten kennen (Fahrerbefragung, n = 138)**

### 4.1.3 Unterweisung

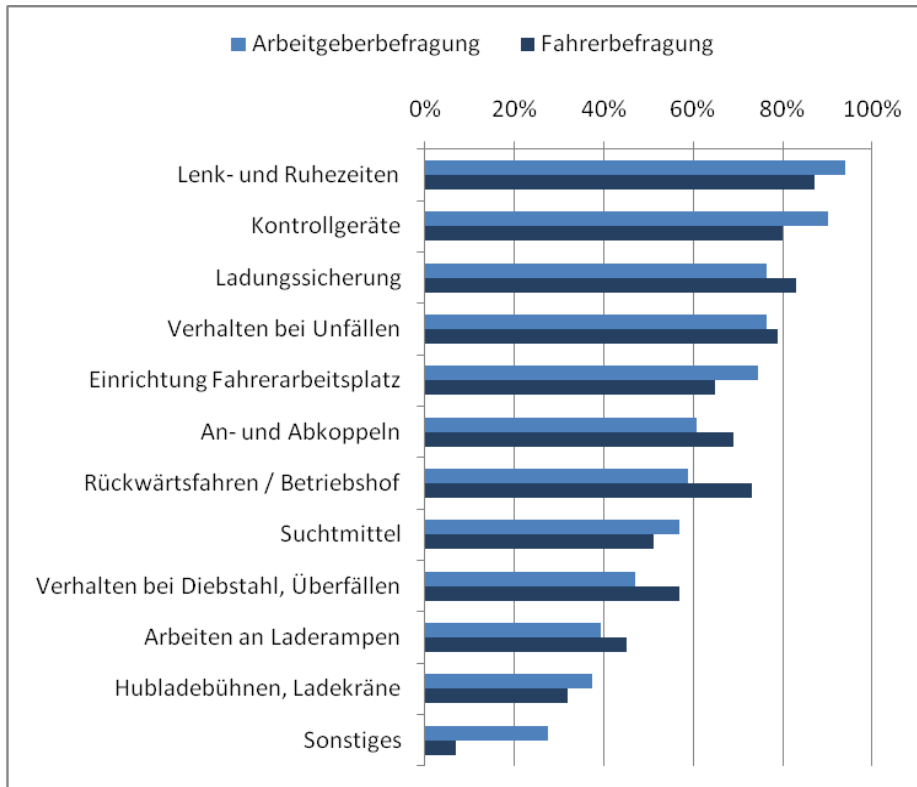
Sicheres und gesundes Arbeiten im betrieblichen Umfeld setzt u. a. voraus, dass die Mitarbeiter über die Risiken an ihrem Arbeitsplatz und über einen sicheren Umgang mit den Gefährdungen informiert sind. Unzureichendes Wissen durch fehlende Sicherheitsunterweisung und Qualifikation erhöht das Risiko von Arbeitsunfällen nachweislich.

Unternehmer und LKW-Fahrer wurden zum Themenkomplex Unterweisung befragt. Dabei war ein hoher Systematisierungsgrad bzgl. der Unterweisungen festzustellen:

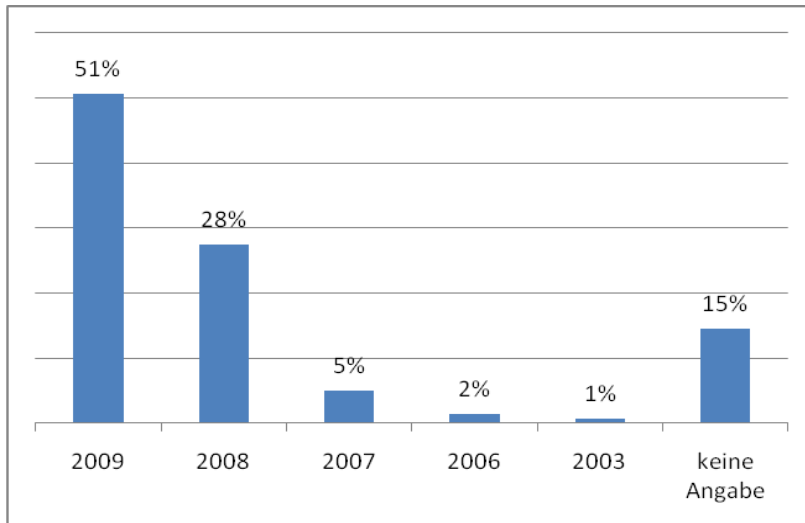
- In allen Speditionen fanden Unterweisungen statt (Ausnahme Selbstfahrer) und die Teilnahme wurde dokumentiert.
  - In 70% der Speditionen wurden Regelungen für eine systematische Teilnahme an Unterweisungen getroffen (s. Abb. 4.6).
  - Unternehmerbefragung und der Fahrerbefragung bestätigen ein breites Unterweisungsspektrum (s. Abb. 4.7).
  - Am häufigsten wurde zu den Themen unterwiesen, zu denen es eine explizite gesetzliche Forderung gibt, so z.B. zu Lenk- und Ruhezeiten, zum Einsatz des Kontrollgerätes und zur Ladungssicherung. Das Verhalten bei Unfällen wurde in drei Viertel der Betriebe unterwiesen und wurde von einem vergleichbar großen Anteil der interviewten LKW-Fahrer als Unterweisungsthema bestätigt. Die Unterweisung zum Verhalten bei Unfällen trägt dazu bei, die Verkehrssicherheit und die Sicherheit beteiligter Personen zu gewährleisten.
- Insgesamt muss man feststellen, dass die häufigsten Unterweisungsthemen die Fahrer für das sichere Fahren und Arbeiten auf der „Strecke“ präparieren.
- Bei 51 % der befragten Fahrer fand die letzte Unterweisung im laufenden Jahr statt (s. Abb. 4.8).



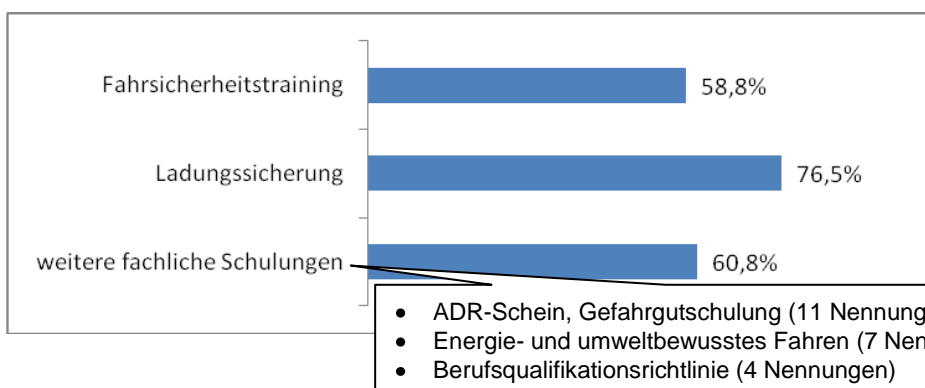
**Abb. 4.6 Anteil der Betriebe mit Regelungen für eine systematische Teilnahme an Unterweisungen (Unternehmerbefragung, n = 50)**



**Abb. 4.7 Unterweisungsthemen mit dokumentierter Teilnahme (Unternehmerbefragung, n = 51; Fahrerbefragung, n = 138)**



**Abb. 4.8 Jahr der letzten Unterweisung (Fahrerbefragung, n = 138)**



**Abb. 4.9 Betriebe mit Weiterbildungsangeboten für Fahrer (Unternehmerbefragung, n = 51)**

#### 4.1.4 Qualifikation

In der Unternehmerbefragung wurde das Thema Qualifikation nur kurz behandelt und sich nach dem Schulungsangebot erkundigt, dass die Speditionen ihren Fahrern unterbreiten. Dies ergab: 60% der Betriebe boten ihren LKW-Fahrern die Teilnahme an Fahrsicherheits-trainings an und 77% der Betriebe Schulungen zur Ladungssicherung. Weitere Angebote bezogen sich auf die gesetzlichen Forderungen im Gefahrguttransport und auf energie- und umweltbewusstes Fahren. (s. Abb. 4.9)

In den Workshops der Fachtagung wurde dem Thema Qualifikation mehr Aufmerksamkeit gewidmet (s. Anhang). Die Experten aller drei Fachkreise betrachteten die Qualifikation als einen wichtigen Ansatzpunkt, um Veränderungen herbeizuführen. Dabei waren sich die Experten einig, dass das Schulungsspektrum und der Teilnehmerkreis erweitert werden müssten. Themen des Arbeits- und Gesundheitsschutzes, der Arbeitszeit- und Tourengestaltung sowie deren Wechselwirkung sind nicht nur relevante Schulungsinhalte für LKW-Fahrer, sondern auch für die Fuhrunternehmer, Disponenten und weitere Führungskräfte. Jede Zielgruppe sollte ihren Beitrag zur Verbesserung der Arbeits- und Gesundheitsbedingungen für LKW-Fahrer kennen und lernen, ihren Gestaltungsspielraum zu nutzen.

Des Weiteren wurde während der Fachtagung über die Anforderungen und Umsetzung des Berufskraftfahrer-Qualifikations-Gesetz (BKrFQG) gesprochen und über das Problem der Erreichbarkeit von LKW-Fahrern für Qualifizierungsmaßnahmen. Konsens bestand, dass die Teilnahme an derartigen Schulungsmaßnahmen für die Fahrer als Arbeitszeit gelten sollte.

#### 4.1.5 Fahrzeugcheck, PSA und Transport beweglicher Güter

Die Interviews und Dokumentenanalysen zu den Arbeitsschutzthemen „Fahrzeugcheck“, „Transport beweglicher Güter“ und „Bereitstellung persönlicher Schutzausrüstung“ (PSA) ergaben einen hohen Organisationsgrad. Wobei die Angaben der Unternehmer und Fahrer zum Teil voneinander abweichen, z.B. im Hinblick auf Hinweise zur Nutzungspflicht von PSA und zur besonderer Gefährdung beim Transport beweglicher Güter (s. Tab. 4.1).

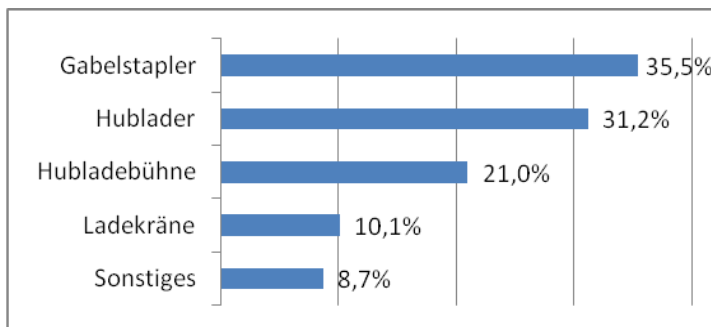
#### 4.1.6 Prüfung von Arbeitsmitteln

Vor allem das Be- und Entladen von LKW erfordert die Handhabung weiterer Arbeitsmittel vom Fahrer z.B. Gabelstapler oder Hublader (s. Abb. 4.10).

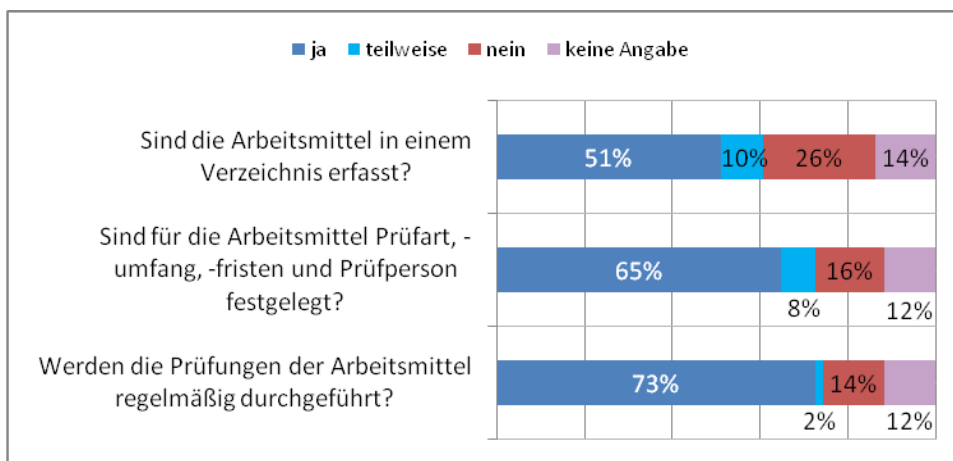
Die Interviews und Dokumentenanalysen zeigten (s. 4.11): jede zweite Spedition führte ein Arbeitsmittelverzeichnis, in zwei Drittel der Betriebe waren Prüffart, -umfang, -fristen und Prüfperson für die Arbeitsmittel festgelegt und in etwa drei Viertel der Betriebe wurden die Arbeitsmittel regelmäßig geprüft.

	Erfragte Sachverhalte	Ergebnis der Unternehmerbefragung	Ergebnis der Fahrerbefragung
LKW	Kurzcheck vor Fahrtbeginn	92%	90%
PSA	Bereitstellung von PSA	98%	90%
	Hinweis auf Nutzungspflicht	98%	85%
Bewegliche Güter	Hinweis auf besondere Gefährdung	86%	60%
	Organisation des Austausches abgenutzter Einrichtungen zur Ladungssicherung	88%	79%

**Tab. 4.1 Ergebnisse zu verschiedenen Arbeitsschutzthemen (Unternehmerbefragung, n = 45; Fahrerbefragung, n = 137)**



**Abb. 4.10 Einsatz weiterer Arbeitsmittel durch den LKW-Fahrer (Fahrerbefragung, n = 138)**



**Abb. 4.11 Anteil der Betriebe mit einer Organisation der Arbeitsmittelprüfungen (Unternehmerbefragung, n = 51)**

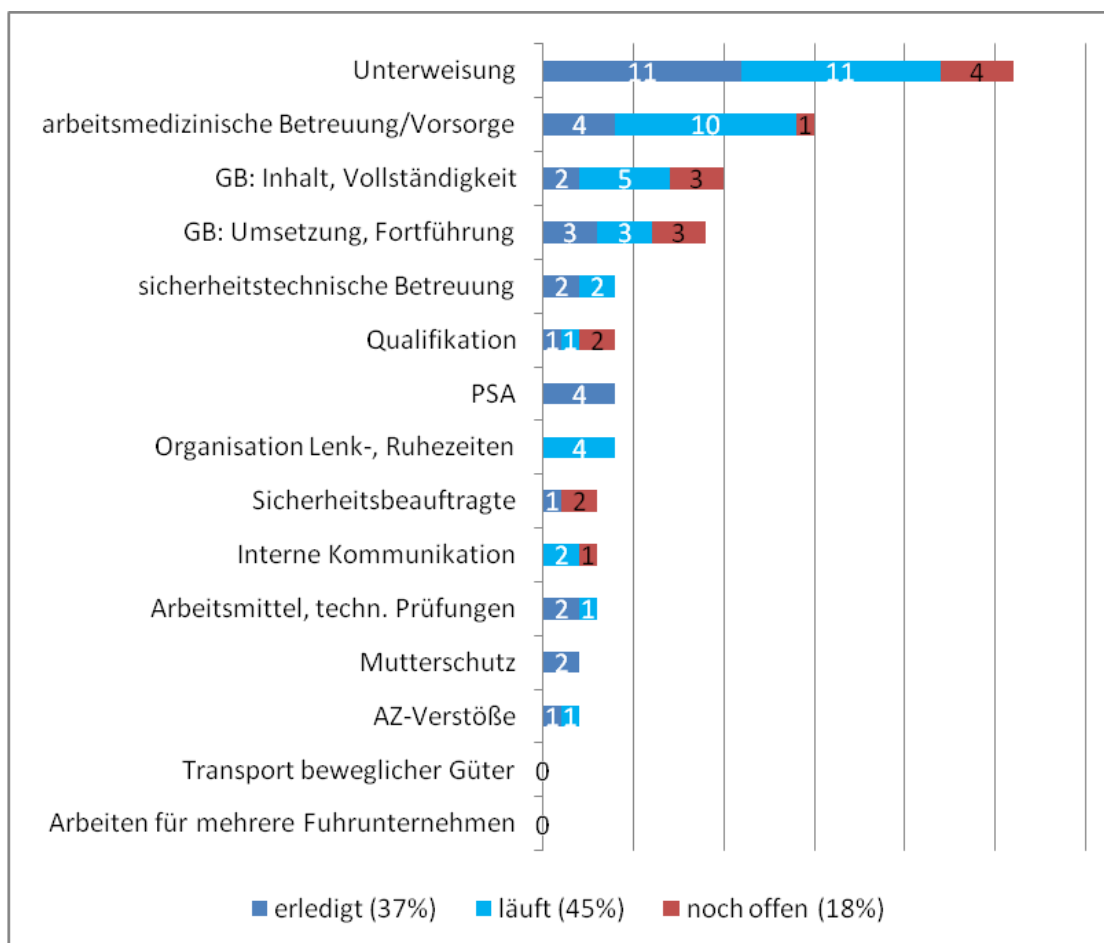


## 4.2 Verbesserung der Arbeitsorganisation und Gefährdungsbeurteilung

Zwei Wochen nach den Betriebsrevisionen erhielten einige Betriebe ein Revisionsschreiben mit der Vorgabe erforderlicher Arbeitsschutzmaßnahmen und der Auflage, zwei Monate später über den Umsetzungsstand zu berichten.

35 der betrachteten Betriebe erhielten derartige Revisionsschreiben, in denen insgesamt 91 Arbeitsschutzdefizite beanstandet und mit Verbesserungsmaßnahmen belegt waren. Diese Rückmeldungen bezogen sich vor allem auf die Arbeitsschutzthemen Unterweisung, arbeitsmedizinische Betreuung und Gefährdungsbeurteilung (s. Abb. 4.12).

Zwei Monate später waren ein Drittel der Maßnahmen umgesetzt. 45% befanden sich in der Umsetzung und 18% standen noch aus.



**Abb. 4.12 Anzahl der Arbeitsschutzdefizite, die in Revisionsschreiben mit Verbesserungsmaßnahmen belegt wurden und Grad der Maßnahmenumsetzung zwei Monate später (Stellungnahme zu den Revisionsschreiben, n = 35)**

## 4.3 Tätigkeitsspezifischen Arbeitsbedingungen und Anforderungen

### 4.3.1 Tourenplanung und Disposition

Tourenplanung und Disposition stehen im Spannungsfeld zwischen Kundenwünschen und Aufträgen, gesetzlichen Arbeitszeitregelungen und Planungsverzögerungen aufgrund der dynamischen Verkehrssituation.

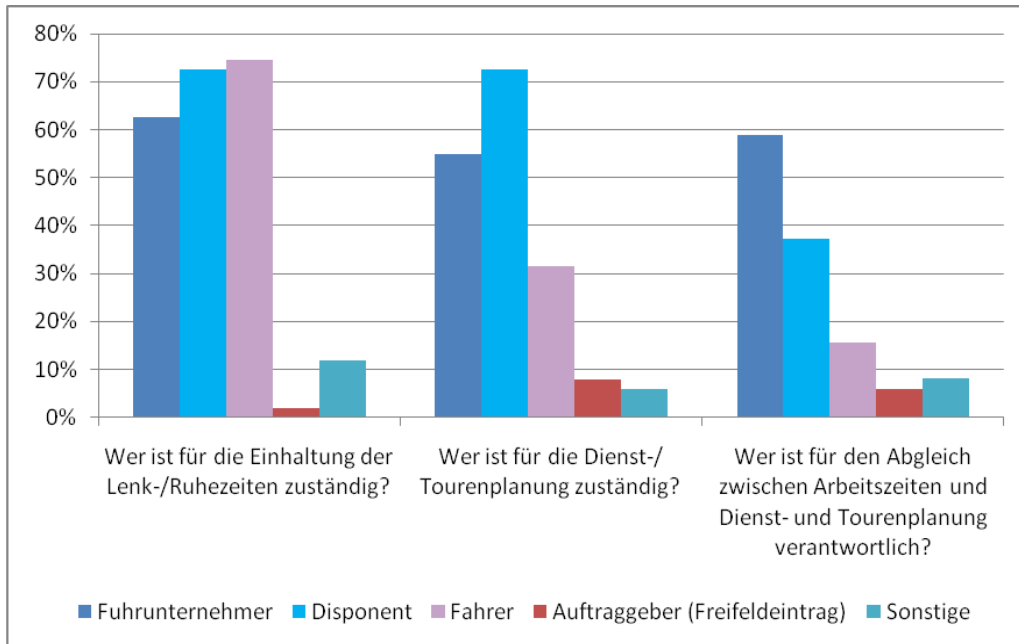
Im Hinblick auf die Zunahme von Verstößen gegen Lenk- und Ruhezeitbestimmungen ist von zentraler Bedeutung, wie Betriebe die Arbeitseinsätze der Fahrer organisieren und wie mit kurzfristigen Änderungen umgegangen wird.

Im Folgenden werden die Projektergebnisse zu verschiedenen Dispositionsmerkmalen vorgestellt.

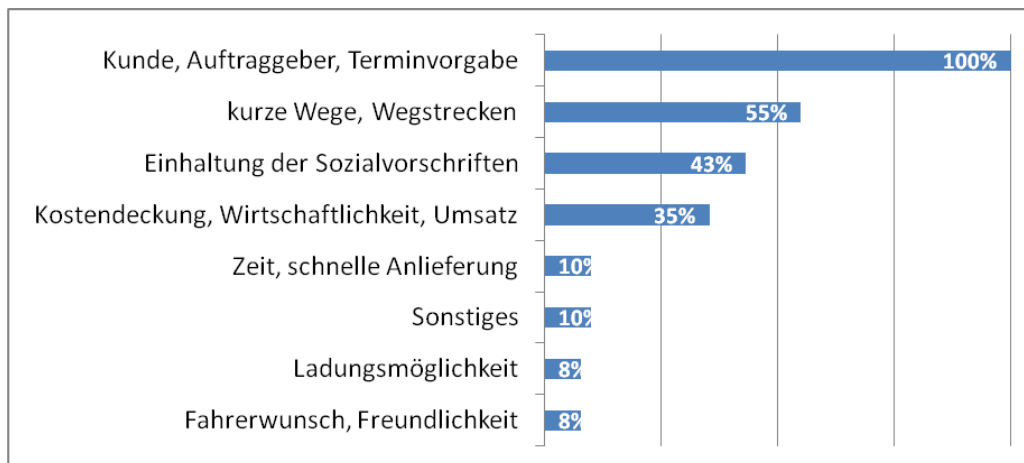
- *Verantwortung:* Verantwortlich für die Einhaltung der Lenk- und Ruhezeiten, die Tourenplanung sowie den Abgleich zwischen Planung und tatsächlicher Arbeitszeit sahen die Unternehmer zum einen sich selbst und zum anderen in unterschiedlicher Beteiligung die Disponenten und Fahrer (s. Abb. 4.13).  
In den Interviews wiesen einige Unternehmer auf die Bedeutung und Verantwortlichkeit der Auftraggeber bzw. Verlader hin. Sein Einfluss auf Disposition und Tourenplanung wurde auch im Workshop hervorgehoben und diskutiert.
- *Planungskriterien:* Die wichtigsten Kriterien für die Disposition und Tourenplanung waren Kundenwünsche, gefolgt von kurzen Lieferstrecken sowie die Einhaltung der Sozialvorschriften im Straßenverkehr (s. Abb. 4.14).

Allerdings unterliegen Disposition und Tourenplanung vielen Unsicherheiten und gestalten sich ausgesprochen kurzfristig.

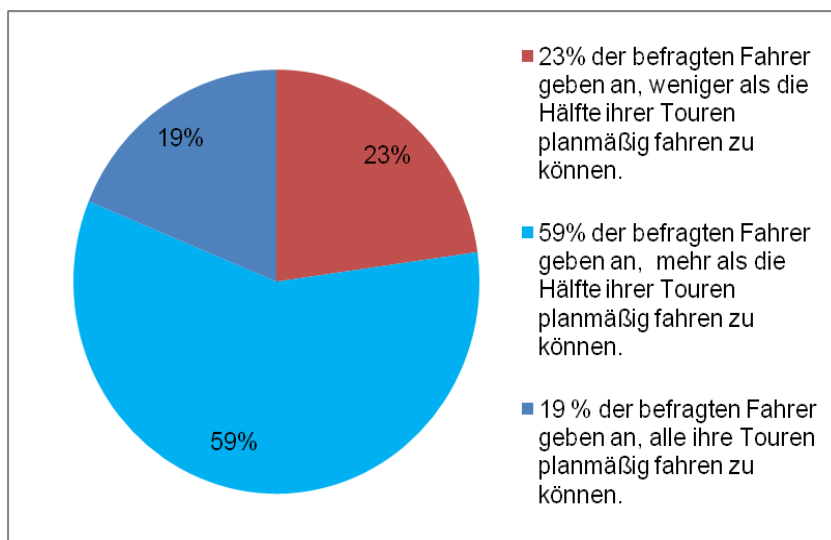
- *Geringer Anteil fester Touren:* Generell war der Anteil fester Touren gering. 37% der befragten Fahrer gaben an, gar keine festen Touren zu fahren, 31% gaben an, weniger als die Hälfte ihrer Touren als feste Touren zu fahren.
- *Häufige Planungsänderung:* Viele Touren konnte nicht planmäßig gefahren werden. 23% der Fahrer äußerten, dass sie über die Hälfte ihrer Touren nicht planmäßig fahren können. 60% der Fahrer schätzten den Anteil veränderter Touren auf unter 50%. (s. Abb. 4.15)
- *Die häufigsten Änderungsgründe:* Als häufigste Gründe für die Änderung geplanter Touren wurden von Unternehmern und Fahrern - kurzfristige Auftragsänderungen bzw. Wartezeiten beim Kunden, Straßen- und Witterungsverhältnisse und Vertretung von Kollegen im Krankheitsfall genannt (s. Abb. 4.16).
- *Kurzfristige Tourenzuteilung:* Ein Drittel der Fahrer erhielten ihre Dienst-/ Tourenplanung erst bei Arbeitsaufnahme, jeder zweite Fahrer am Vortag. (s. Abb. 4.17). Die Kurzfristigkeit in der Tourenplanung und -zuweisung wird durch die Häufigkeit, mit der Anschlussaufträge während der Tour zugeteilt werden, verstärkt. 30 % der Fuhrunternehmen äußerten, dass dies oft passiere (s. Abb. 4.18). Die Angaben der Fuhrunternehmen und der LKW-Fahrer unterschieden sich leicht.



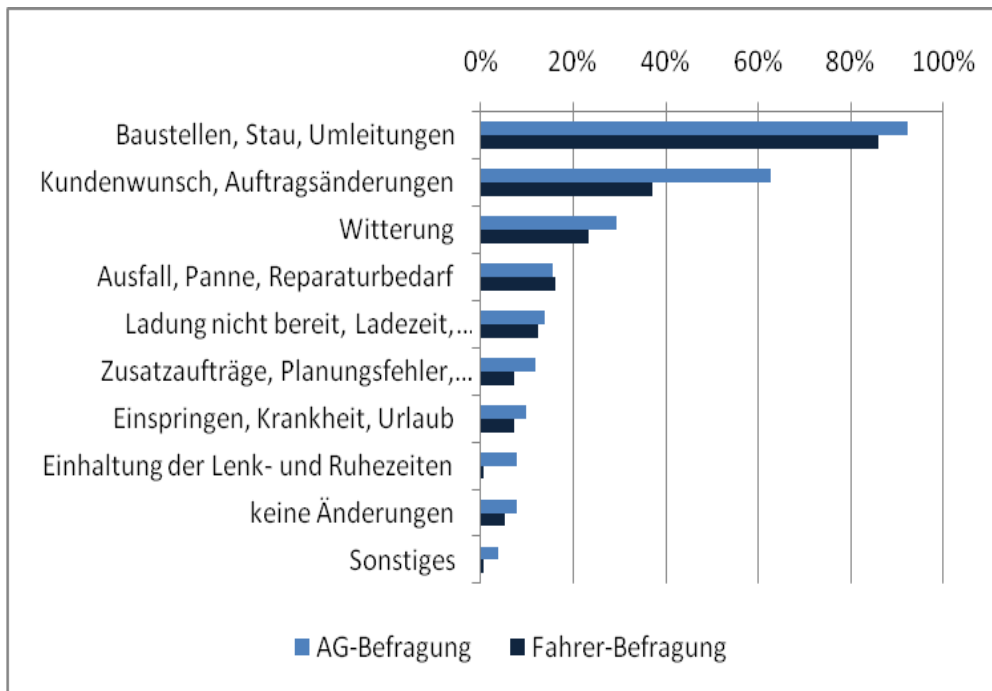
**Abb. 4.13 Verteilung der Zuständigkeit / Verantwortung für die Touren und Arbeitszeitplanung (Mehrfachnennungen, Unternehmerbefragung, n = 51)**



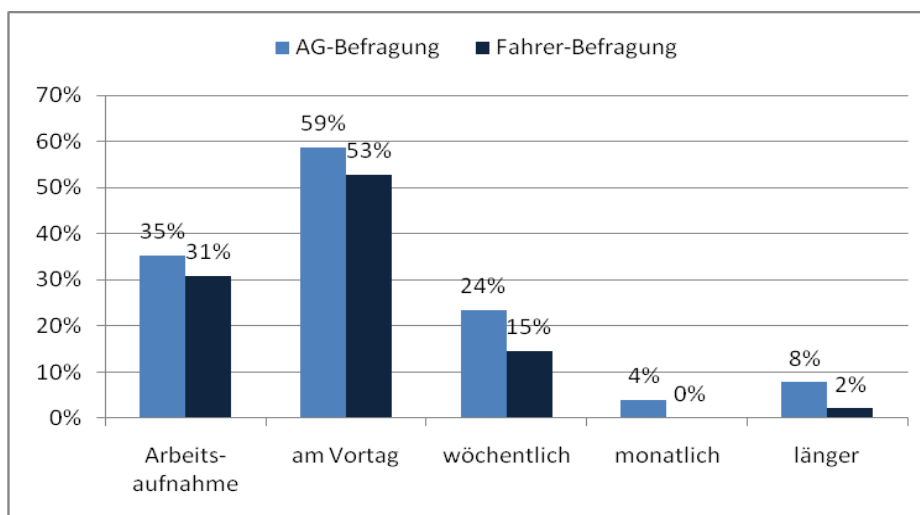
**Abb. 4.14 Nennung der drei wichtigsten Kriterien der Disposition/Tourenplanung (offene Frage, Unternehmerbefragung, n = 51)**



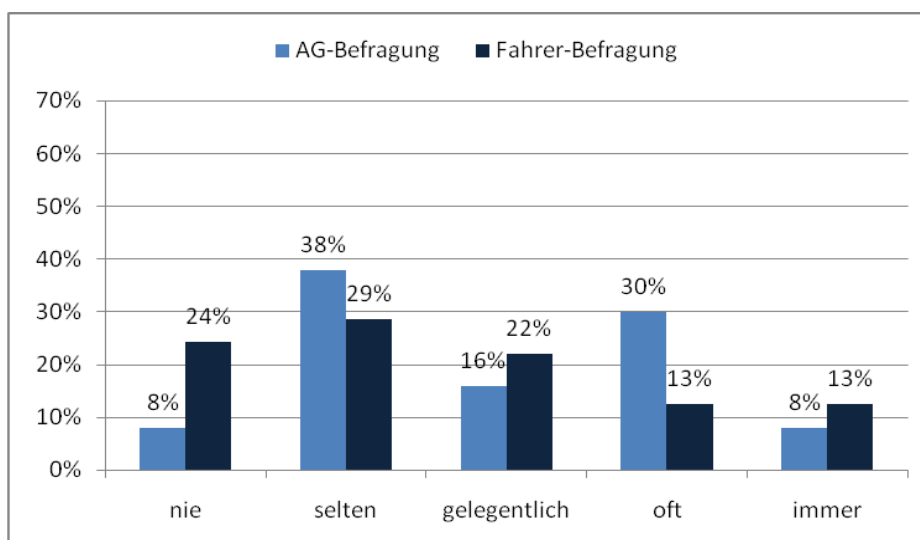
**Abb. 4.15 Anteil un-/ planmäßig gefahrener Touren (Fahrerbefragung n = 135)**



**Abb. 4.16 Die drei häufigsten Ereignisse, die zu einer Änderung geplanter Touren führen (offene Frage; AG-Befragung, n = 51; Fahrerbefragung, n = 138)**



**Abb. 4.17 Zuteilung der Dienst-/ Tourenplanung (Mehrfachnennungen, Unternehmerbefragung, n = 51; Fahrerbefragung, n = 138)**



**Abb. 4.18 Zuteilung von Anschlussaufträgen während einer Tour (Mehrfachnennungen; Arbeitgeberbefragung, n = 51; Fahrerbefragung, n = 138)**

Um Planungsunsicherheiten aufzufangen bzw. die Kurzfristigkeit abzumildern, treffen Betriebe unterschiedliche Vorkehrungen (s. Tab. 4.2), z.B.

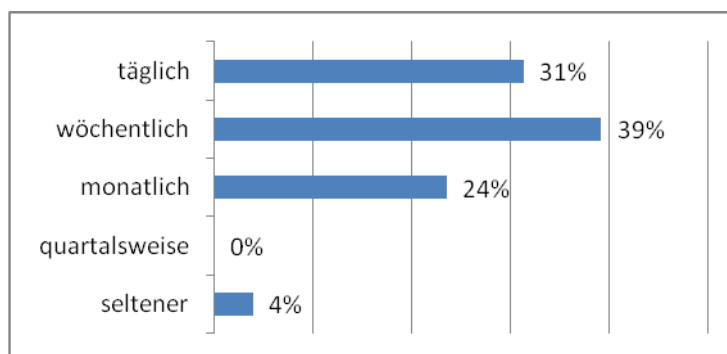
- *Lenk- und Ruhezeiten einplanen*: 92% der Betriebe gaben an, bei der Tourenplanung die Lenk- und Ruhezeiten zu berücksichtigen, 8% hingegen nicht.
- *Zeitliche Puffer einplanen*: 86% der Betriebe an, Zeitpuffer einzuplanen, 14% der Betriebe verzichteten darauf.
- Tourenplanung anhand der tatsächlich geleisteten Arbeit überprüfen und korrigieren (Abb. 4.19 und Abb. 4.20)

Denn der Umfang, in dem Lenk- und Ruhezeiten oder auch Zeitpuffer in der Planung berücksichtigt bzw. Planungen korrigiert werden, beurteilten die LKW-Fahrer insgesamt betrachtet verhaltener.

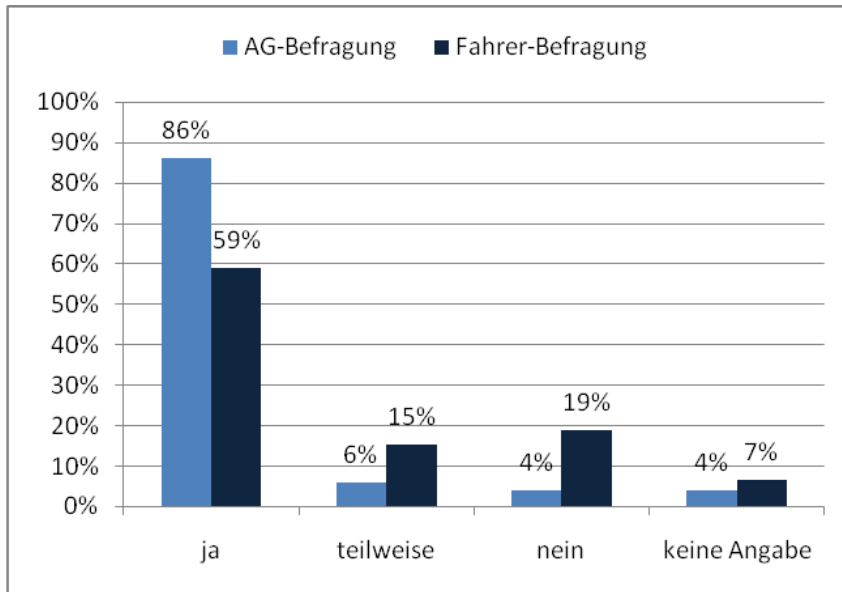
Die Beteiligung und die Berücksichtigung von Fahrerwünschen an der Dienstplangestaltung bieten, ebenso wie die Möglichkeiten Fahr- und Urlaubstage oder Route tauschen zu können, eine zusätzliche Entlastung (s. Abb. 4.21 und Abb. 4.22).

Wird in der Tourenplanung berücksichtigt ... ?	Ergebnis der Arbeitgeberbefragung „ja“	Ergebnis der Fahrerbefragung „ja“
Lenk- und Ruhezeiten	92%	86%
Zeitpuffer	86%	72%

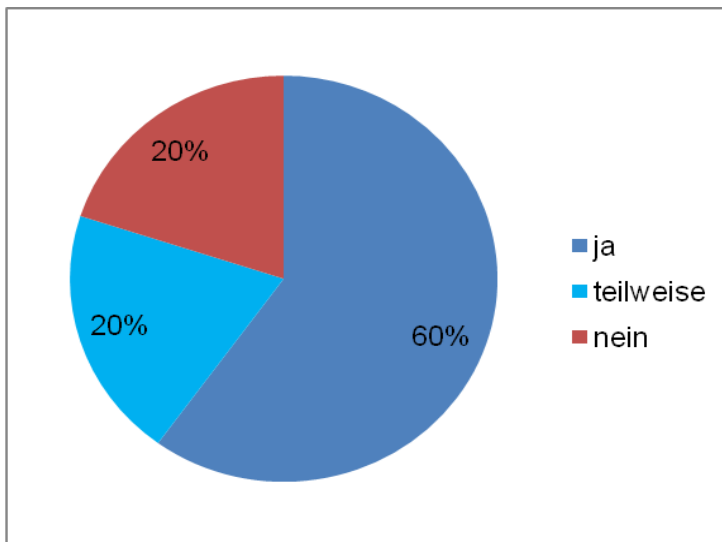
**Tab. 4.2 Berücksichtigung von Lenk- und Ruhezeiten sowie Zeitpuffer bei der Tourenplanung (Unternehmerbefragung, n = 51; Fahrerbefragung, n = 136)**



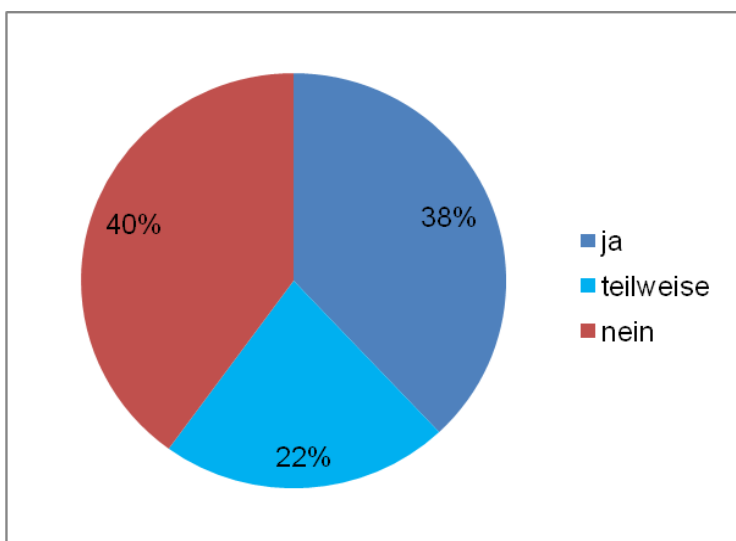
**Abb. 4.19 Häufigkeit, mit der die Prüfung der Routen- und Dienstplanung anhand der tatsächlich erbrachten Arbeits-, Lenk- und Ruhezeiten erfolgt (Unternehmerbefragung n = 51)**



**Abb. 4.20 Überprüfung- und Änderungsgrad der Routen- und Dienstplangestaltung anhand der tatsächlich erbrachten Arbeits-, Lenk- und Ruhezeiten (Unternehmerbefragung, n = 51; Fahrerbefragung, n = 137)**



**Abb. 4.21 Anteil der Speditionen, in denen die Fahrer Einfluss auf die Touren- und Dienstplanung nehmen können (Unternehmerbefragung, n = 50)**



**Abb. 4.22 Anteil der Fahrer, die angeben ihre Routen, Fahrtage, Urlaubstage tauschen zu können (Fahrerbefragung, n = 136)**

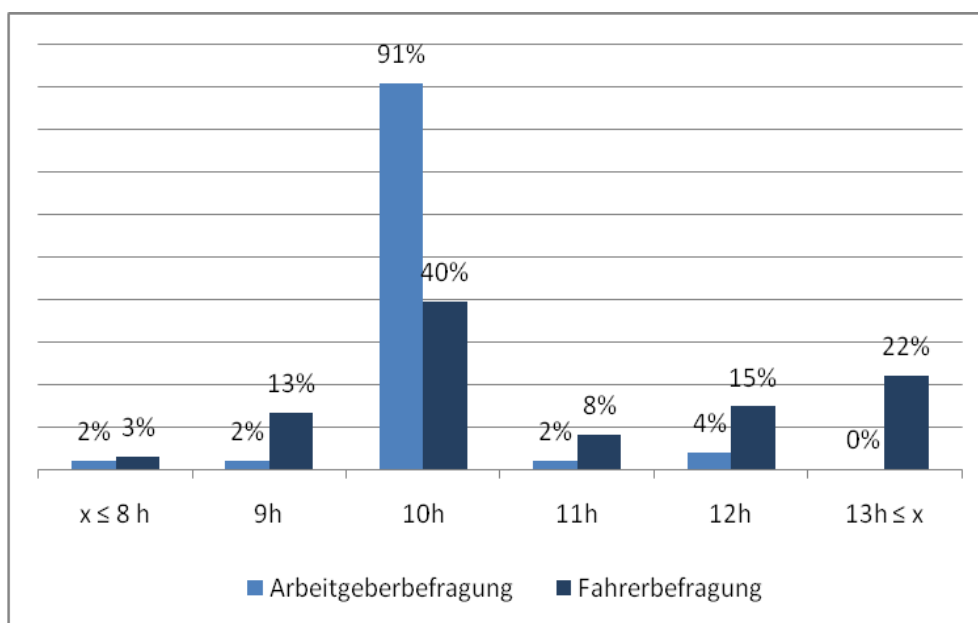
### 4.3.2 Arbeitszeitgestaltung

Die Tätigkeit des LKW-Fahrers ist hinsichtlich der Arbeitszeit als ungünstig zu bezeichnen da sie von längeren Schichten, unregelmäßigen Arbeitszeiten, Überstunden, Wochenend- und Nacharbeit sowie von mehrtägiger Abwesenheit vom Heimatort geprägt ist.

- *Gesamtarbeitszeit (24h)*: Die maximale Gesamtarbeitszeit von 10 h pro Arbeitsschicht wurde – nach Angaben der Fahrer – nahezu regelmäßig überschritten (s. Abb. 4.23).
- *Wöchentliche Arbeitszeit*: Zwei Drittel der Speditionen setzten ihre Fahrer für 48 bis 60 Stunden ein (s. Tab.4.3) mit einem Ausgleich überwiegend innerhalb der Viermonatsfrist.

Die langen Arbeitszeiten entstehen nicht allein durch Planungsunsicherheiten und die enge zeitliche Disposition. Die Ergebnisse zeigen, dass die Arbeitszeiten für sonstige Tätigkeiten umfangreich sind und dass Fahrerausfälle u.a. durch Überstunden aufgefangen werden.

- *Sonstige Arbeitszeiten und Tätigkeiten*: Die sonstige Arbeitszeit für z.B. Tätigkeiten wie Be- und Entladen und Fahrzeugreinigung (s. Abb. 4.24) beliefen sich, nach Angaben der LKW-Fahrer, für jeden zweiten Fahrer auf 1 bis 2 Stunde pro Arbeitsschicht, 40% schätzten ihn sogar auf über 3 Stunden (s. Tab. 4.4).
- *Kompensation personeller Engpässe*: Um personelle Engpässe z.B. Fahrerausfall aufzufangen, setzten die meisten Betriebe Beschäftigten aus anderen Unternehmensbereichen ein oder griffen auf externe Fahrer zurück (z.B. berentete Fahrer, Selbstständige oder Zeitarbeiter). 6% der Unternehmer gaben an, Überstunden fahren zu lassen. 14% der befragten LKW-Fahrer „bestätigten“ die „Überstundenlösung“ als Praxis in ihrer Spedition. (s. Abb. 4.25)



**Abb. 4.23 max. Gesamtarbeitszeit (Lenkzeiten und sonstige Arbeitszeiten) pro Arbeitsschicht (24 h) (Unternehmerbefragung, n = 45; Fahrerbefragung, n = 135)**

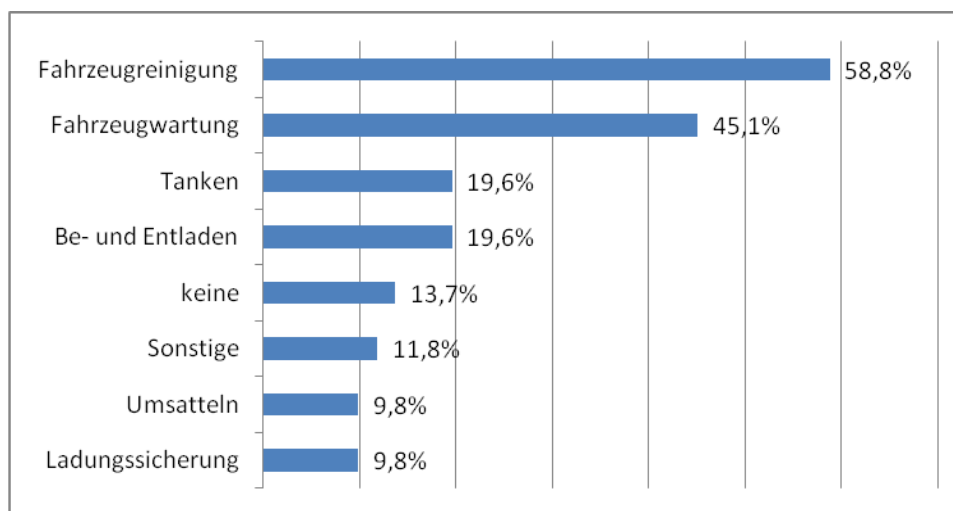


	Unternehmerbefragung	Fahrerbefragung
<b>Höhe der wöchentlichen Arbeitszeit</b>	48 h: 32 % 48 – 60 h: 61 % keine Angabe: 8 %	48 h: 33 % 48 – 60 h: 67 %

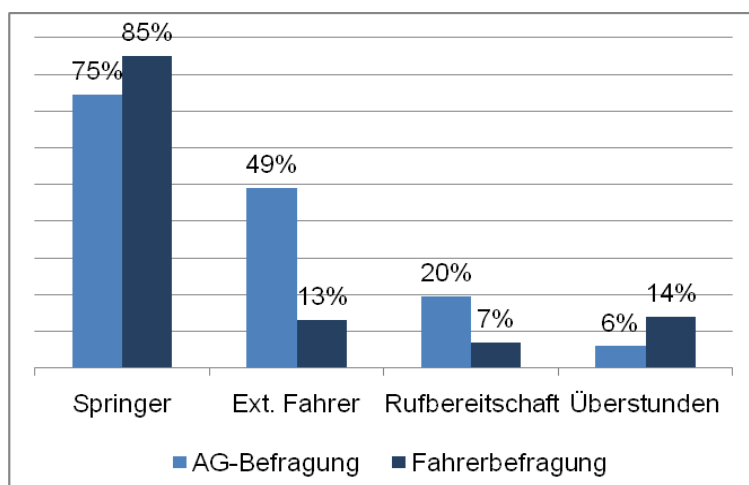
**Tab. 4.3 Angaben zur wöchentlichen Arbeitszeit und Ausgleichsregelung (Unternehmerbefragung, n = 51; Fahrerbefragung, n = 135)**

	Unternehmerbefragung	Fahrerbefragung
<b>Umfang sonstiger Arbeitszeit</b>	65%: 1-2 h 25%: > 3 h 10%: keine Angabe	49%: 1 – 2 h 41%: > 3 h 9%: keine Angabe

**Tab. 4.4 Umfang sonstiger Arbeitszeiten (Unternehmerbefragung, n = 51; Fahrerbefragung, n = 135)**



**Abb. 4.24 Sonstige Tätigkeiten der LKW-Fahrer auf dem Betriebshof (offene Frage; Unternehmerbefragung, n = 51)**

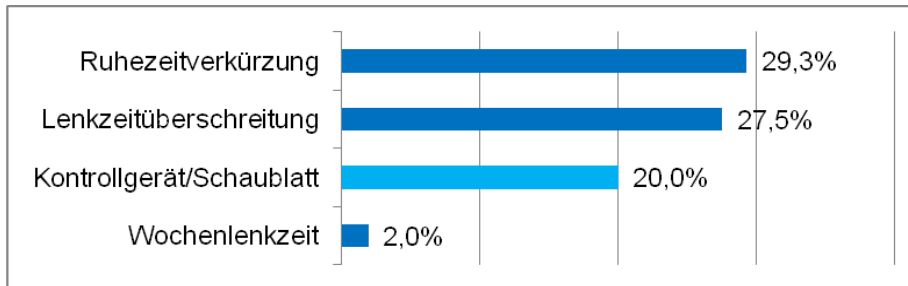


**Abb. 4.25 Vertretungsregelung (Mehrfachnennungen; Unternehmerbefragung, n = 51; Fahrerbefragung, n = 164)**

### 4.3.3 Lenk- und Ruhezeiten

Von den 51 revidierten Betrieben wurden 49 Betriebe 6 Monate später aufgesucht, um die Einhaltung der Lenk- und Ruhezeiten im Betrieb und bei einer ausgewählten Stichprobe von Fahrern zu überprüfen. Insgesamt wurden 430 Fahrern und 9212 Arbeitstagen überprüft.

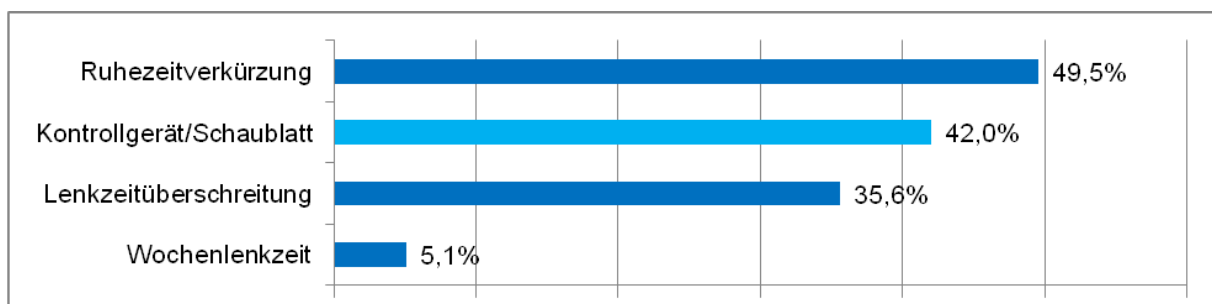
In 22 von 49 überprüften Betrieben lagen Beanstandungen zur Dokumentation und Einhaltung der Lenk- und Ruhezeiten vor und bei 68% der überprüften Fahrer (s. Abb. 4.26).



**Abb. 4.26 Verstöße gegen Sozialvorschriften im Straßenverkehr (Kontrolle der Lenk- und Ruhezeiten im Betrieb, n = 430 Fahrer)**

Während der Straßenkontrollen wurden bei 131 der befragten LKW-Fahrern die Lenk- und Ruhezeiten kontrolliert (und zwar für den laufenden Tag und die vorherigen 28 Tage). Bei 74% der kontrollierten Fahrer waren Defizite bzgl. der Lenk- und Ruhezeiten festzustellen, die sich ähnlich wie bei den Betriebskontrollen verteilen, allerdings in höherer Häufigkeit (s. Abb. 4.27).

Am häufigsten wurde die Ruhezeit unterschritten bzw. verkürzt, d.h. die 11 Stunden Ruhezeit zwischen zwei Arbeitsschichten unterschritten. Die tägliche Lenkzeitüberschreitungen bezogen sich vor allem auf zu kurze oder fehlende Lenkzeitunterbrechungen und die Überschreitung der täglichen Lenkzeit von 9 Std. (bzw. 2x/Woche 10 Std.) Insgesamt war festzustellen, dass LKW-Fahrer Schwierigkeiten haben, ihre Pausen- und Ruhezeiten einzuhalten.

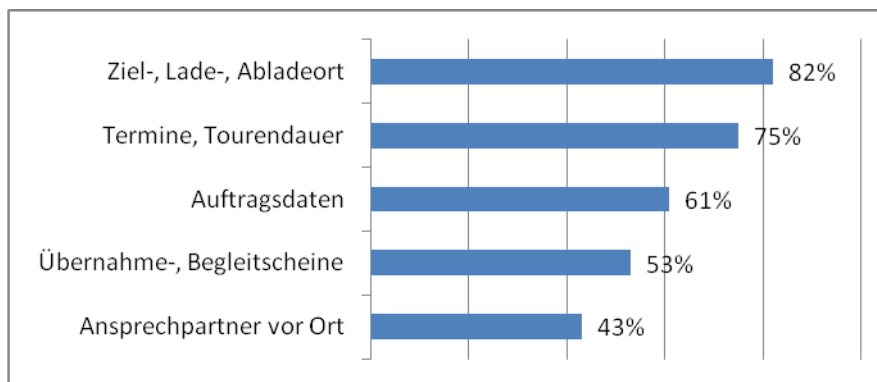


**Abb. 4.27 Verstöße gegen Sozialvorschriften im Straßenverkehr (Kontrolle der Lenk- und Ruhezeiten im Rahmen von Straßenkontrollen, n = 131 Fahrer)**

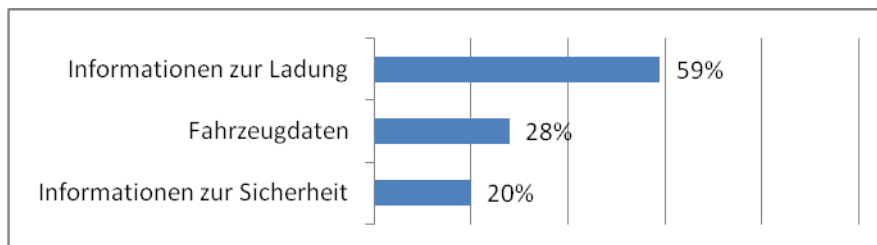
#### 4.3.4 Informationsaustausch und Kommunikation mit Fahrern

Rechtzeitige Informationen zu den Aufträgen und Touren strukturieren den Arbeitsablauf des Fahrers, vereinfachen die Ausführung und verringern Rückfragen während der Touren und beim Kunden.

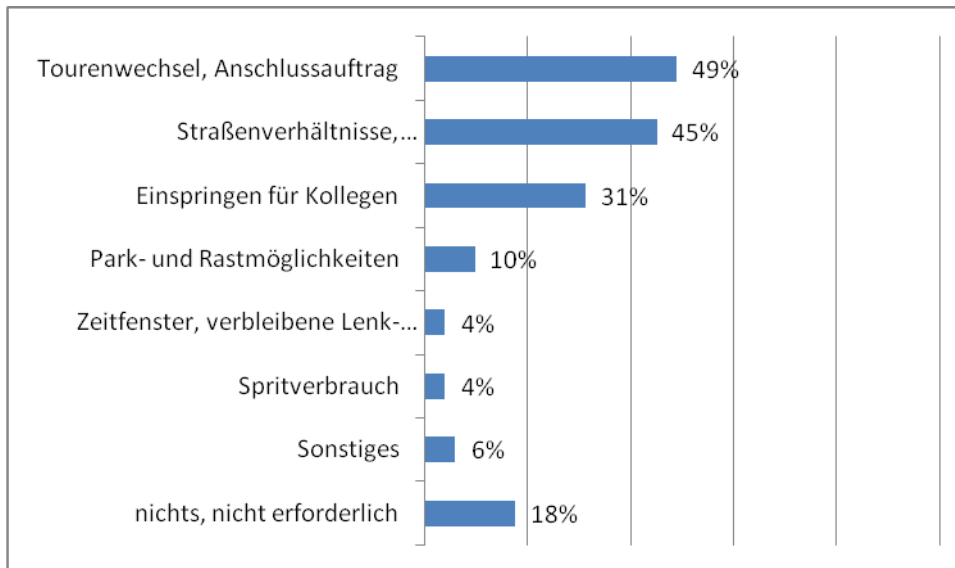
- Vor Tourenantritt bekamen die Fahrer eine Vielzahl von Informationen mit auf die Tour, die sich auf die Arbeitsaufträge, die Touren und ihren Verlauf (Abb.4.28) sowie die Ladung und Sicherheit bezogen (Abb. 4.29).
- Während der Tour erhielten sie Informationen zur Strecke, Baustellen, Staus etc. (Abb. 4.30).
- Als Kommunikationsmittel und als Mittel zur Steuerung der Tour wurden verschiedene Hilfs- und Arbeitsmittel zumindest teilweise zur Verfügung gestellt (Abb. 4.31).
- Um Arbeitsschutzinformationen an ihre LKW-Fahrer weiterzuleiten, setzten Speditionen unterschiedliche schriftliche und mündliche Medien – häufig auch in Kombination ein (s. Abb. 4.32).



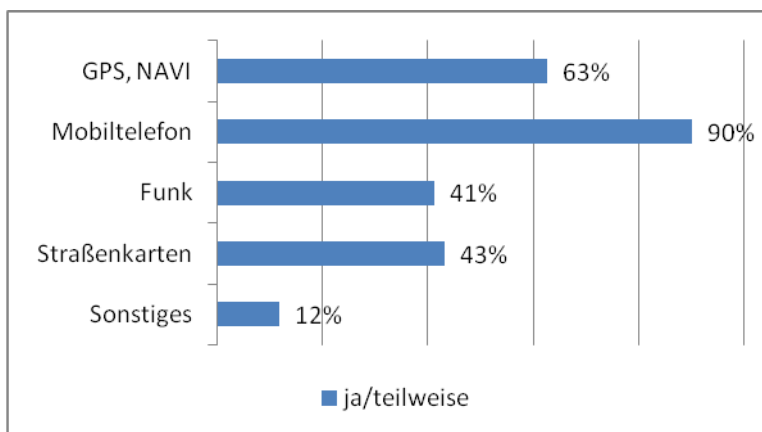
**Abb. 4.28 Erhalt von Informationen zum Arbeitsauftrag vor Tourenantritt, Anteil der Betriebe (offene Frage; Unternehmerbefragung, n = 51)**



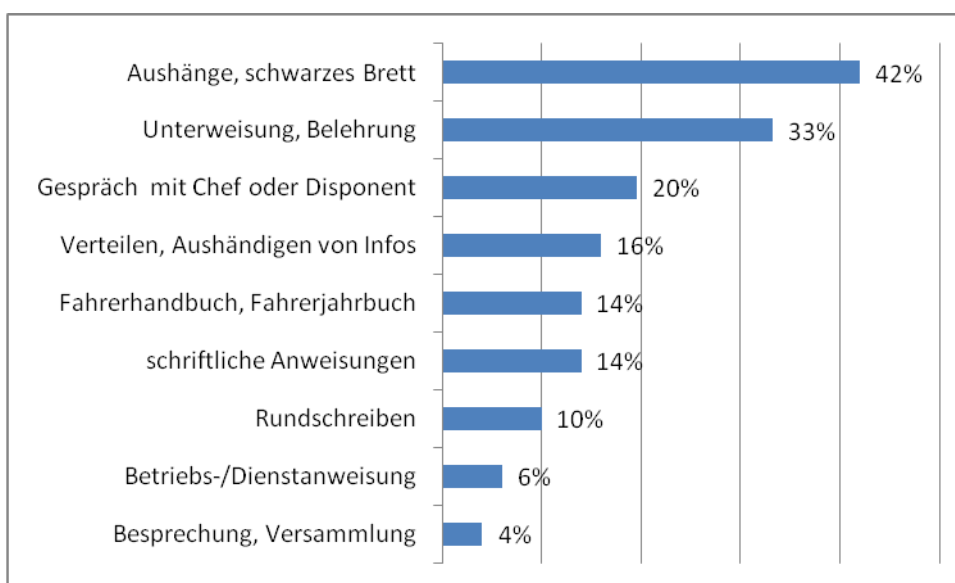
**Abb. 4.29 Erhalt von Informationen zu Fahrzeug und Ladung vor Tourenantritt, Anteil der Betriebe (offene Frage; Unternehmerbefragung, n = 51)**



**Abb. 4.30 Erhalt von Informationen zum Arbeitsauftrag während der Tour, Anteil der Betriebe (offene Frage; Unternehmerbefragung, n = 51)**



**Abb. 4.31 Anteil der Betriebe, die die Fahrzeuge mit verschiedenen Mitteln zur Kommunikation und Tourensteuerung ausstatten (Unternehmerbefragung, n = 51)**



**Abb. 4.32 Betriebliche Maßnahmen um LKW-Fahrer über Arbeitsschutz zu informieren (offene Frage; Unternehmerbefragung, n = 51)**

#### 4.3.5 Arbeitsanforderungen und psychische Belastungen

Die Belastungen der LKW-Fahrer durch die Arbeitsaufgabe, Arbeitsorganisation und Umgebungsbedingungen sind vielfältig: die Fahrtätigkeit erfordert Daueraufmerksamkeit, bietet jedoch wenig Abwechslung. Lenk- und Ruhezeiten sind unregelmäßig und ungünstig für das Privatleben. Zusätzliche Arbeiten verlängern die Arbeitszeit. Verkehrsfluss, Straßen- und Witterungsverhältnisse verändern die Tourenplanung.

In diesem Projekt wurden die Unternehmer gebeten, die psychischen Belastungen ihrer LKW-Fahrer einzuschätzen. Dazu diente eine Liste mit Belastungsfaktoren der Fahrtätigkeit, die auf einer vierstufigen Skala als niedrig bis sehr hoch einzuschätzen waren.

Die Abfrage ergab (s. Abb. 33), dass die Fuhrunternehmer den Belastungen von LKW-Fahrern andere Schwerpunkte geben, als die bisherigen Ergebnisse der Fahrerbefragungen aufzeigen (vgl. Michaelis, 2008). Daueraufmerksamkeit, Verkehrsbehinderungen, Verantwortung für die Ladung und das Fahrzeug sowie die Vereinbarkeit von Familie und Beruf stellen aus Sicht der Arbeitgeber die höchsten Anforderungen an die Fahrer. Belastungen aufgrund eingeschränkter Schlafmöglichkeiten, Abstimmungsschwierigkeiten mit den Disponenten, geringer Unterstützung durch Kollegen und Angst vor Überfall und Diebstahl werden geringer eingeschätzt.

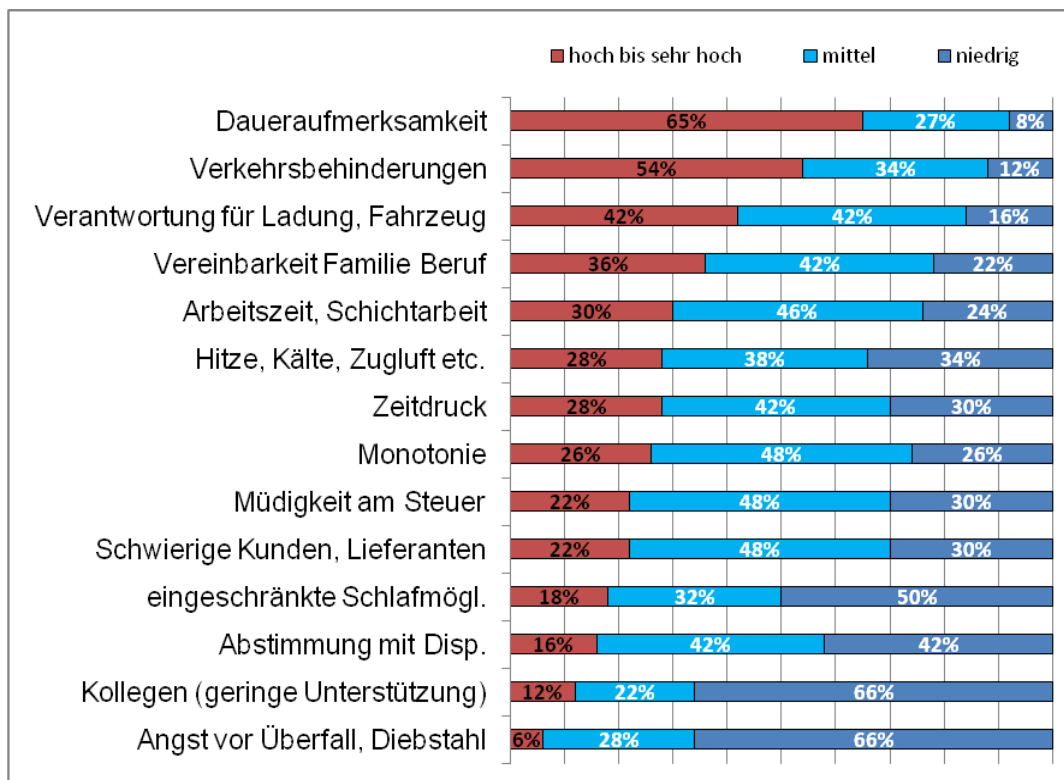



Abb.

#### 4.33 Einschätzung der Fahrerbelastungen durch Fuhrunternehmer (Unternehmerbefragung, n = 50)

Die Einschätzung der Belastungsfaktoren durch LKW-Fahrer war Teil einer umfangreichen Studie der hessischen Landesgewerbeärzte. Bei den Straßenkontrollen erklärten sich be-

dauerlicherweise nur wenige Fahrer bereit an der Studie teilzunehmen. Daher lagen nur die Einschätzungen von 18 Fahrern vor. In der folgenden Tabelle sind die häufigsten Einschätzungen der beiden Teilnehmergruppen in abnehmender Reihenfolge gegenübergestellt.

Arbeitgebereinschätzung	Fahrereinschätzung
Daueraufmerksamkeit	Schichtarbeit
Verkehrsbehinderung	Verantwortung für die Ladung
Verantwortung für die Ladung	Schwierige Kunden
Vereinbarkeit Familie/Beruf	Abstimmung mit Disponent
Schichtarbeit/Arbeitszeit	Eingeschränkte Kommunikation
Klima	Daueraufmerksamkeit
Zeitdruck	Verkehrsbehinderung


  
*abnehmende  
Nennungen-  
häufigkeit als  
hohe oder sehr  
hohe Belastung*

**Tab. 4.5 Gegenüberstellung der häufigsten Nennungen in abnehmender Reihenfolge (Unternehmerbefragung, n = 50; Fahrerbefragung, n = 18)**

Die Beurteilungen der Belastungen waren recht unterschiedlich (s. Tab. 4.5), wobei die Stichprobengröße berücksichtigt werden muss. Auffällig war, dass die Fahrer nach „Schichtarbeit“ und „Verantwortung für die Ladung“ drei Merkmale als belastend anführten, die sich auf das soziale und kommunikative Verhältnis am Arbeitsplatz bezogen und zwar:

- Schwierige Kunden
- Abstimmung mit Disponent
- Eingeschränkte Kommunikation

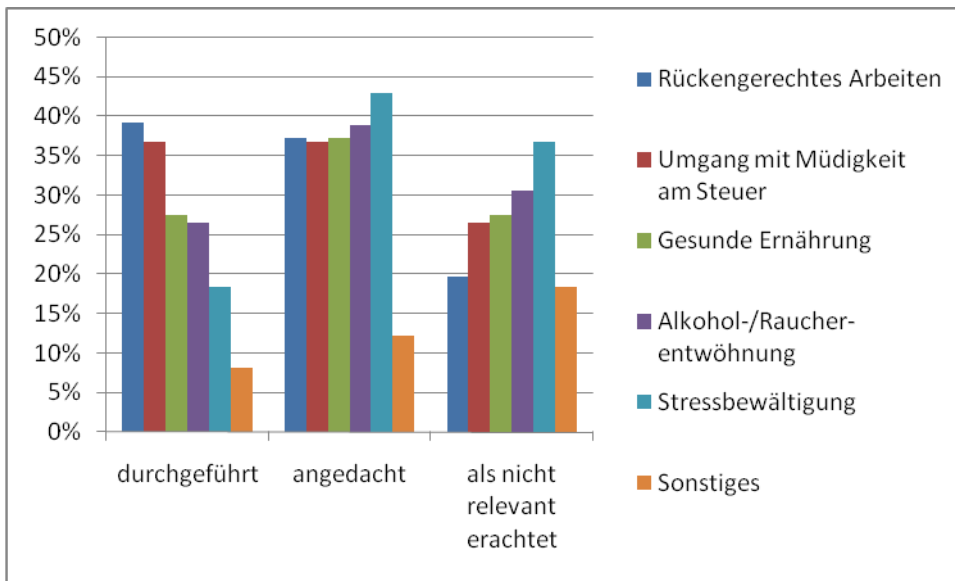
#### 4.4 Müdigkeit im Straßenverkehr

Fast ein Viertel aller tödlichen Unfälle auf deutschen Autobahnen werden durch Schläfrigkeit am Steuer verursacht (Walz, 2004). Bei Unfällen von Berufskraftfahrern im Fernverkehr liegt die Zahl erheblich höher. Die Müdigkeit und die damit bedingte akute Neigung einzuschlafen (Schläfrigkeit), ist bei dieser Berufsgruppe vor allem auf Schlafdefizite zurückzuführen, verursacht durch lange Fahrzeiten, ungünstige Schlafmöglichkeiten im LKW, Parkplatzmangel, Lärmbelastung, Stresserleben und Übergewicht (Arbeitsschutzverwaltung Baden-Württemberg). Mit der Müdigkeit tritt eine verminderte Aufmerksamkeit und Konzentrationsfähigkeit ein. Die Gefahr für Sekundenschlaf und Unfälle steigt (Walz et. al 2007).

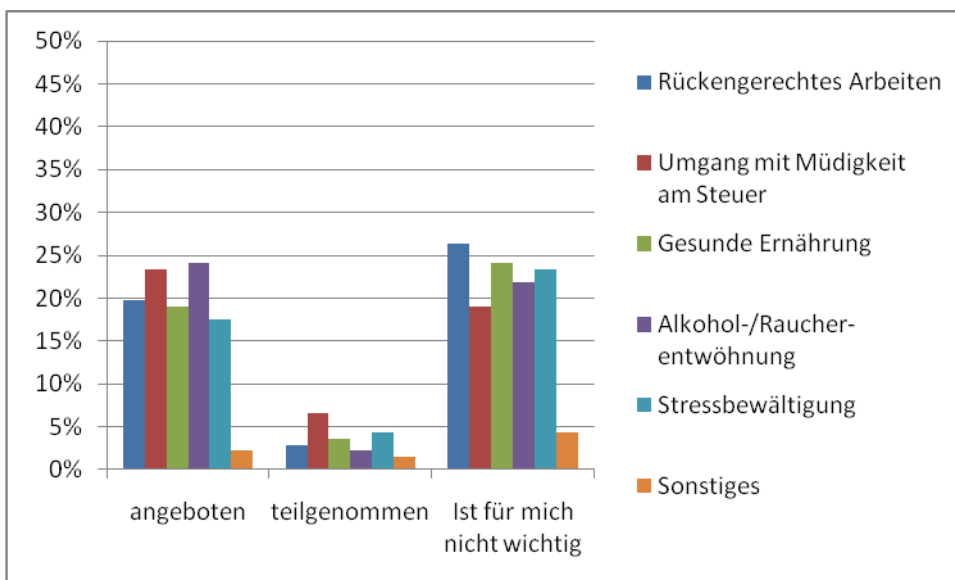
- *Pupillometrische Messungen:* Von den LKW-Fahrer (n = 18), die an der Studie der Landesgewerbeärzte an der pupillometrischen Untersuchung teilnahmen, wiesen
  - ein Drittel grenzwertige oder pathologische Ergebnisse auf
  - zwei Drittel waren unauffällig und
  - bei einem Fahrer wurde die Messung abgebrochen, da er drohte, einzuschlafen.
- *Umgang mit Müdigkeit als Thema der betrieblichen Gesundheitsförderung:* 37% der Betriebe hatten bereits Maßnahmen zum Umgang mit Müdigkeit am Steuer durchgeführt und ein vergleichbarer Anteil plante diesbezüglich Maßnahmen. Jeder 4. Betrieb gab dem Thema keine Relevanz. (s. Abb. 4.34)
- *Teilnahme an Angeboten der betrieblichen Gesundheitsförderung:* Nach Angabe der Fahrer war das Angebot betrieblicher Gesundheitsförderung, das ihnen bisher unterbreitet wurde, gering, jedoch noch geringer ist die Bereitschaft der Teilnahme (s. Abb. 4.35). Dies schließt auch das Thema „Umgang mit Müdigkeit am Steuer“ ein. Zentrales Problem für jegliche Schulungsmaßnahmen, ist die schlechte Erreichbarkeit aufgrund der Mobilität der LKW-Fahrer. Der Frage nach der Erhöhung der Erreichbarkeit von LKW-Fahrern wurde in den Expertenworkshops eingehend diskutiert.
- *Einflussfaktoren auf die Gesundheit:* In der Fragebogenerhebung der Hessischen Landesgewerbeärzte wurden die LKW-Fahrer nach Faktoren gefragt, die ihrer Meinung nach ihre Gesundheit beeinflussen. Die häufigsten Nennungen lauteten:
  - unregelmäßige Mahlzeiten
  - einseitige Ernährung
  - Bewegungsmangel
  - mangelnder Freizeitausgleich (weniger als die Hälfte konnte ein Hobby/Freizeitbeschäftigung angeben)

Müdigkeit oder Schlafprobleme wurden nicht angeführt. Die meisten Teilnehmer schätzten ihre Gesundheit insgesamt als gut ein. Angaben zu Drogen/- Aufputschmittelkonsum wurden kaum gemacht.





**Abb. 4.35 Anteil, mit dem Betriebe Maßnahmen der betrieblichen Gesundheitsförderung durchführen (Unternehmerbefragung, n = 51)**



**Abb. 4.41 Anteil, mit dem Betriebe Maßnahmen der betrieblichen Gesundheitsförderung durchführen (Fahrerbefragung, n = 135)**

## 5 Zusammenfassung und Empfehlungen

Ziel des Projektes „Arbeits- und Gesundheitsbedingungen von Berufskraftfahrern im Güterverkehr“ war es, eine Bestandsaufnahme

- zum Arbeitsschutzstandard in Speditionen, speziell der Arbeitsschutzorganisation und der Gefährdungsbeurteilungen,
- zu tätigkeitsspezifischen Arbeitsanforderungen, z.B. Disposition und Tourenplanung, Arbeitszeitgestaltung und Einhaltung der Lenk- und Ruhezeiten
- zu Maßnahmen zur Verbesserung der Arbeits- und Gesundheitsbedingungen von LKW-Fahrern.

zu gewinnen, um Maßnahmen zur Verbesserung zu entwickeln.

Die Datenerhebung erfolgte durch die zuständigen Sachbearbeiter und Sachbearbeiterinnen der Hessischen Arbeitsschutzverwaltung im Rahmen von Betriebs- und Straßenkontrollen. Die gewonnenen Ergebnisse wurden Expertenworkshops einer Fachtagung diskutiert und Maßnahmenkataloge zusammengestellt.

Insgesamt zeigte der betriebliche Arbeitsschutz ein recht positives Bild in den untersuchten Speditionen. Der weitaus höhere Handlungsbedarf liegt in der Wahrung des sozialen Arbeitsschutzes, d.h. in Einhaltung der Lenk- und Ruhezeiten. Disposition und Tourenplanung setzen hierfür den Rahmen, unterliegen aber verschiedenen externen, kurzfristigen Einflüssen.

Auf der Grundlage der Untersuchungs- und Workshop-Ergebnisse können für den betrieblichen und sozialen Arbeitsschutz im Speditionsgewerbe folgende Empfehlung gegeben werden.

### Arbeitsschutzes in Speditionen

- Bewusstsein und Handlungsdruck beim Arbeitgeber erhöhen
- Anreiz-/Belohnungs- oder Sanktionssystem ausbauen
- Fahrer stärker für den Arbeitsschutz sensibilisieren
- Erreichbarkeit der Fahrer für Arbeitsschutzexperten verbessern
- Verantwortungskette – „Fahrer, Unternehmen, Disponenten“ um „Verlader“ ergänzen

### Gefährdungsbeurteilung

- Regel für die systematische Fortführung der Gefährdungsbeurteilung entwickel
- Termine für die Maßnahmenumsetzung setzen
- Praxisübliche Checklisten und Erhebungsverfahren auf die betriebsspezifischen Belegen anpassen
- Gefährdungs- und Belastungsspektrum für die Gefährdungsbeurteilung erweitern,

um

- Gefährdungen, die sich durch weitere Aufgaben des LKW-Fahrers ergeben z.B. Fahrzeugreinigung und –wartung, Tanken, Umsatteln sowie Be- und Entladen
- Gefährdungen, die in der Zusammenarbeit mit Fremdfirmen, anderen Speditionen und auf dem Betriebshof des Kunden entwickeln
- Belastungen aus der Arbeitsorganisation und Arbeitszeitgestaltung
- Fahrer bei der Gefährdungsermittlung und Maßnahmenableitung beteiligen
- Handlungs- und Veränderungsbedarf für die Gefährdungsbeurteilung erkennen („Auslöser“), z.B. bei Neuplanungen und Veränderungen, aufgrund von Sicherheitsbegehungen, Unfallauswertungen oder Beschwerden aus der Belegschaft
- Aktivitäten des Arbeitsschutzes systematisieren, z.B. die Prüfung von Arbeitsmitteln, Angebot arbeitsmedizinischer Untersuchungen

### Akteure im betrieblichen Arbeitsschutz

- Einsatzzeiten der Fachkraft für Arbeitssicherheit und des Betriebsarztes nutzen
- Betriebsarzt z.B. bei Fragen der Dienstplangestaltung, Wiedereingliederung von Beschäftigten und arbeitspsychologischen Fragestellungen hinzuziehen
- auf die neuen Regelungen der DGUV V2 einstellen
- 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
- Fahrer intensiver über sicherheitstechnische und arbeitsmedizinische Inhalte informieren
- Schulung und Beratung auf „interner Arbeitsschutzakteure“ wie Unternehmer, Disponent, Werkstatt-/Fuhrparkleiter, Sicherheitsbeauftragte erweitern

### Unterweisung und Qualifikation

- Unterweisungen systematisieren: Inhalte, Teilnehmer, Dauer, (Wiederholungs-) Zeitpunkt dokumentieren und überprüfen
- Unterweisung auf die Tätigkeit und Gefährdungen der LKW-Fahrer ausrichten
- Vermehrt zu An- und Abkoppeln, Rückwärtsfahren, Verhalten beim Kunden ebenso Gesundheitsthemen und Risikofaktoren unterweisen
- Unterweisungen zu den gesetzlichen Anforderungen wie z.B. Lenk- und Ruhezeiten, Kontrollgeräte und Ladungssicherheit aufrechterhalten und ggf. weiter ausbauen

- Ausbau des Schulungsangebotes zu Arbeits- und Gesundheitsschutzthemen, incl. der Arbeitszeit- und Tourengestaltung für Fahrer, Fuhrunternehmer und Disponenten (ggf. Verlader)

### Disposition und Tourenplanung

- Einsatz moderner Dispositionssoftware für die Planung und Steuerung des Fahrer- und Fahrzeugeinsatzes und des Warentransportes
- Auftraggeber / Verlader in die Pflicht nehmen
- Beteiligung der Fahrer bei der Dienst- und Tourenplanung, Berücksichtigung von Fahrerwünschen bzgl. Routen, Fahr- und Urlaubstage
- Berücksichtigung von Lenk- und Ruhezeiten sowie Zeitpuffern in der Tourenplanung
- Wöchentliche Überprüfung und Veränderung der Planung an die tatsächlichen Arbeitszeiten

### Arbeitszeitgestaltung, Lenk- und Ruhezeiten

- Reduzierung der Gesamtarbeitszeit auf das gesetzlich zulässige Maß
- Zeiten für sonstige Tätigkeiten als Arbeitszeit berücksichtigen
- Fahrerausfälle nicht durch Überstunden kompensieren
- Schulung von Unternehmern, Disponenten, Verladern und Fahrern zu Disposition, Arbeitszeit, Lenk- und Ruhezeiten
- Organisatorische Veränderungen wie z.B. der Einsatz zusätzlichen Personals
- Ausweitung und Neugestaltung von Parkmöglichkeiten
- Regelmäßige Kontrollen durch die Aufsichtsbehörden
- Manipulationsmöglichkeiten bei der Dokumentation reduzieren
- Zielgruppe „ältere LKW-Fahrer“ bzgl. lange/unregelmäßige Arbeitszeiten, Nachtfahrten, Einhaltung der Ruhezeiten und Regeneration, physische Beanspruchung beim Be- und Entladen, Belastungszunahme durch Nebentätigkeiten

### Kommunikation, Informationsaustausch, psychische Belastung

- Ausstattung mit moderner Kommunikation- und Navigationsmitteln
- Informationen über Entscheidungen und Abläufe, die auf übergeordneter Ebene stattfinden, an die LKW-Fahrer weiterleiten
- Maßnahmen zur Verbesserung der Kommunikation des Fahrers mit Kunden, Disponenten und Kollegenschaft schaffen
- Gelegenheiten bieten, um schwierige Arbeitssituationen gemeinsam zu reflektieren,

Klima schaffen, das es erlaubt, Überlastung oder Fehler anzusprechen

- Absprache mit Fremdfirmen führen, Fahrer informieren und ggf. einbinden

#### Gesundheitsangebote z.B. Müdigkeit am Steuer

- Fahrer, Disponenten und Führungskräfte für Arbeits- und Gesundheitsschutzangebote sensibilisieren
- LKW-Fahrer die Teilnahme erleichtern
- Aufbereitung von Maßnahmen der Gesundheitsförderung für die Zielgruppen „Speditionen“ und „LKW-Fahrer“, mögliche Ansatzpunkte sind: Betrieb, Rastplatz, während der Tour und in der Freizeit
- Netzwerk aufbauen, um überbetriebliche Gesundheitsangebote auf Rastplätzen oder während der Tour anzubieten
- Müdigkeit am Steuer durch aktive Pausen entgegen wirken

## 6 Literatur

Michaelis, M. (2008): Gesundheitsschutz und Gesundheitsförderung von Berufskraftfahrern, Bundesanstalt für Arbeitsschutz und Arbeitsmedizin, F 2038, Dortmund/Berlin/Dresden  
<http://www.baua.de/cae/servlet/contentblob/668740/publicationFile/47141/F2038.pdf>

Walz, M. (2004): Schwerpunkt Unfallverhütung MedReport (2004c) A8:5-6

Walz, M.; Hagen, R.; Prummer, K. (2007): Pupillometrische Untersuchungen auf Schläfrigkeit bei Berufskraftfahrern. Zbl Arbeitsmed 57, S. 349-364

## 7 Anhang

### **Ergebnisse der Workshops auf der Fachtagung „Arbeits- und Gesundheitsbedingungen von Berufskraftfahrern im Güterverkehr am – *Augenblick mal!*“ am 06.Mai 2010 im Bürgerhaus Lollar**

#### **Maßnahmen zur Verbesserung der Arbeits- und Gesundheitsbedingungen**

Auf der Fachtagung wurden die Projektergebnisse und aktuelle Entwicklungen und Erkenntnisse zum Arbeits- und Gesundheitsschutz von LKW-Fahrern vorgestellt und diskutiert (z.B. zur Parksituation an Hessischen Autobahnen, Fahrpersonalrecht). Dies bildete die Diskussionsgrundlage für drei Expertenworkshops, in denen ausgewählte Themen diskutiert und Maßnahmenkataloge erarbeitet wurden.

#### **7.1 Expertenworkshop „Arbeitsschutz in Speditionen“**

Diskussionsgrundlage boten zwei Vorträge zum Arbeitsschutz und zur Arbeitsschutzorganisation in Speditionen, in denen aktuelle Erkenntnisse und Arbeitsschutzanforderungen beschrieben wurden. Die Experten diskutierten über Lösungs- und Verbesserungsmöglichkeiten sowie über Grenzen und Hindernisse bei der Einleitung von Veränderungen.

Bezüglich folgender Lösungs- und Verbesserungsmöglichkeiten bzw. Forderungen herrschte Konsens:

##### ***„Gefährdungsbeurteilung in der Praxis stärker leben“***

Die Erstellung der Gefährdungsbeurteilung hat in Speditionen einen guten Anfang genommen. 80% der revidierten Speditionen konnten dokumentierte Gefährdungsbeurteilungen vorlegen.

Wichtig ist, dass

- der Fuhrunternehmer seine Verantwortung erkennt,
- Handlungs- und Veränderungsbedarf erkannt wird („Auslöser“) z.B. aufgrund von Sicherheitsbegehungen, Unfallauswertungen oder Beschwerden aus der Belegschaft,
- die praxisüblichen Checklisten und Erfassungssystematiken auf die betriebsspezifischen Bedingungen angepasst und ggf. erweitert werden,

Eine Systematisierung oder Zertifizierung im Bereich des Qualitätsmanagement und/oder Umweltmanagements fördert die systematische Erstellung und Aktualisierung der Gefährdungsbeurteilung.

### **Anreiz-/Belohnungs- oder Sanktionssystem ausbauen**

Sollen die Betriebe mit einer guten Arbeitsschutzorganisation belohnt werden oder sind die, die nicht an ihrem betrieblichen Arbeitsschutz arbeiten, zu sanktionieren? Diese Frage wurde offen diskutiert und die Experten kamen zu dem Schluss, beide Strategien seien zu verfolgen. Es müsse ein Anreiz für Betriebe geschaffen werden, sich für einen systematischen Arbeitsschutz zu engagieren z.B. in Form eines Punktesystems oder die Aufnahme des Arbeitsschutzes als definiertes Qualitätsmerkmal. Ebenso sei die Sanktionierung von Betrieben notwendig, um auf „beratungsresistente“ Fuhrunternehmen einwirken zu können. Die Präsenz der Arbeitsschutzverwaltung als eine Kontrollinstanz wurde als gut bewertet.

#### **Maßnahmen zur Verbesserung des Arbeitsschutzes in Speditionen**

- „Gefährdungsbeurteilung in der Praxis stärker leben“
- Anreiz-/Belohnungs- oder Sanktionssystem ausbauen
- Bewusstsein und Handlungsdruck beim Arbeitgeber erhöhen
- Fahrer stärker für den Arbeitsschutz sensibilisieren
- Erreichbarkeit der Fahrer durch Arbeitsschutzexperten verbessern
- Verantwortungskette – „Fahrer, Unternehmen, Disponenten“ um „Verlader“ ergänzen
- Erkennen von Problemen, Grenzen und Hindernisse

#### **Ergebnistabelle des Expertenworkshops „Arbeitsschutz in Speditionen“**

##### ***Bewusstsein und Handlungsdruck beim Arbeitgeber erhöhen***

Fuhrunternehmer sollten gezielt für die Notwendigkeit eines funktionierenden und präventiven Arbeitsschutzes im Betrieb sensibilisiert werden. Dies schließt die Disposition als Rahmen für die Arbeitszeiten sowie Lenk- und Ruhezeiten für die Fahrer ein. Sachliche Gründe als auch rechtliche Gründe sind hier anzubringen. Erkenntnisse aus Untersuchungen und zu aktuellen rechtlichen Entwicklungen können genutzt werden (z.B. EU-Risikobewertung). Schulungen und Erfahrungsaustausch zwischen Fuhrunternehmen und Aufsichtsinstanzen bieten Unterstützung bei der Entwicklung und Implementierung bewährter Praxislösungen. In manchen Fällen ist allerdings auch die „Hartnäckigkeit“ der Arbeitsschutzberater und Aufsichtsinstanzen gefragt.

##### ***Fahrer stärker für den Arbeitsschutz sensibilisieren***

Ein weiterer wichtiger Ansatzpunkt ist die Sensibilisierung und Schulung der LKW-Fahrer zum Arbeitsschutz. Das Berufskraftfahrer-Qualifikations-Gesetz (BKtFQG), das 2006 in Kraft trat, schreibt eine Grundqualifikation für Neueinsteiger und alle 5 Jahre eine Weiterbildung in den Bereichen Sicherheit, Recht und Wirtschaftlichkeit vor. Eine Beteiligung der Arbeitsschutzinstitutionen bei der Weiterbildung ist – nach Kenntnisstand der Experten – kaum geregelt.

### ***Erreichbarkeit der Fahrer durch Arbeitsschutzexperten verbessern***

Um mit LKW-Fahrern über Arbeitsschutz- und Gesundheitsthemen zu informieren, werden die bisherigen Maßnahmen in Betrieben als nicht ausreichend betrachtet. Vielmehr sollte das Informationsangebot an Raststätten erhöht werden, z.B. durch feste Einrichtungen (CBT-gestützte Unterweisung, Auslegen von Informationsmaterial) oder zeitlich wiederkehrende Informationsangebote (Vorträge beim Fernfahrerstammtisch, Gesundheitstage an Raststätten etc.) Auch neue Ansätze wie z.B. Doc-Stop erhöhen den Arbeitsschutz von LKW-Fahrern.

### ***Verantwortungskette – Fahrer, Unternehmen, Disponenten um Verlader ergänzen***

Der „Auftraggeber“ oder „Verlader“ nimmt entscheidenden Einfluss auf die Disposition der Touren sowie auch mittelbar auf die Arbeits- und Lenkzeiten der LKW-Fahrer. Vorgaben des Auftragsgebers sowie Termin- und Wettbewerbsdruck werden am häufigsten als Hindernisse zur Verbesserung der Arbeitszeitgestaltung angegeben. Der Expertenkreis diskutiert die Möglichkeit, den Verlader konkret in die Überwachungspflicht und die gesetzliche Durchführung einzubeziehen, wie dies bereits im Bereich „Gefahrguttransport“ erfolgt.

Als Grenzen und Hindernisse zur Verbesserung des Arbeitsschutzes und der Arbeitsschutzorganisation in Speditionen wurde genannt:

- geringe Einsatzzeiten der Fachkraft für Arbeitssicherheit (FASI) und des Betriebsarztes
- begrenzte Akzeptanz der FASI in manchen Speditionen aufgrund gesetzlicher „Zwangsverpflichtung“
- Rolle und Einbindung des Betriebsarztes ist unklar
- Betriebsarzt und FASI erreichen die LKW-Fahrer kaum
- Fuhrunternehmer erkennt nicht seine Verantwortung
- Kosten und Qualität der Schulungen sind fraglich
- fehlende Absprache zu Gefährdungen mit Fremdfirmen
- fehlende Absprache zu Gefährdungen beim Kunden
- fehlende Absprache zu Gefährdungen mit anderen "Anlieferern"
- Kommunikationsprobleme aufgrund unterschiedlicher Sprachen
- das Vorschriftenwerk wird zum Teil als nicht ausreichend bewertet



## 7.2 Expertenworkshop „Arbeitszeiten im Güterverkehr“

Im Fokus der Expertendiskussion standen Maßnahmen zur Vermeidung und Reduzierung von Verstößen gegen die Lenk- und Ruhezeitregelungen. Als wesentliche Ansatzpunkte wurden Maßnahmen gesehen, die auf Qualifikation, Erweiterung der Verantwortungskette, Personal, Verkehr & Logistik sowie die Rechtssetzung und ihre Überwachung zielen (siehe Tab 7.1).

Maßnahmen zur Vermeidung und Reduzierung von Lenk- und Ruhezeitverstößen	
Qualifikation	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Teilnehmerkreis für Schulung auf Unternehmern, Disponenten, Fahrern, Verladern und Beschäftigten in angrenzenden Bereichen ausweiten</li> <li>• Unternehmer sollten vermehrt Schulungsangebote unterbreiten</li> <li>• Zusammenarbeit zwischen Lehrgangsträger und Arbeitsschutzinstanzen aufbauen</li> </ul>
Verantwortung	<ul style="list-style-type: none"> <li>• stärker Unternehmer und Disponenten in die Verantwortung nehmen</li> <li>• Verlader sensibilisieren und in die Verantwortungskette einbinden</li> <li>• „auf den Verlader hören“ (Transportraumanforderung)</li> <li>• mehr Eigenverantwortung für das Fahrpersonal und Aufweichung der starren Vorgaben</li> </ul>
Personal	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Doppelbesetzung, wenn bereits bei Fahrtritt Zeitprobleme erkennbar sind</li> <li>• Einstellung von zusätzlichem fach- und sachkundigen Personal</li> </ul>
Verkehr & Logistik	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Ausweisung von Flächen neben der Autobahn für LKW-Parkplätze</li> <li>• ausreichend geeignete Parkplätze vorhalten, vorhandene LKW-Parkplätze optimiert nutzen, verkehrsentzerrnde Maßnahmen fördern z.B. elektronische Leitsysteme</li> <li>• Logistik optimieren</li> </ul>
Rechtssetzung & Überwachung	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Konzessionsentzug bei regelmäßigen schweren Verstößen</li> <li>• Be- und Entladung sind Arbeitszeiten, bei Kontrollen beachten</li> <li>• engere Zusammenarbeit mit Polizei, BAG, Zoll etc.</li> <li>• gesonderte Lenk- und Ruhezeiten für die Transportbranche: Fernverkehr vs. Baustellentransporte</li> <li>• Rechtssicherheit schaffen durch EU-weit einheitliche Auslegung der VO (EG) 561/2006. Gleiche Auslegung bei Kontrollen durch BAG und Polizei</li> <li>• Manipulation bei der Dokumentation reduzieren</li> </ul>

Ergebnistabelle 7.1 des Expertenworkshops „Arbeitszeit im Güterverkehr“

### 7.3 Expertenworkshop „Gesundheitsbedingungen von Berufskraftfahrern“

Einführung in das Thema bot ein Vortrag von Frau Dr. Michaelis von der Freiburger Forschungsstelle über Belastungen, Beanspruchungen und Erkrankungen von Berufskraftfahrern“. Im Weiteren wurden Interventionsstrategien und Maßnahmen der Gesundheitsförderung diskutiert.

Die Branche des Güterverkehrs ist gekennzeichnet durch

- viele kleine Betriebe, in denen sich betriebliche Gesundheitsförderung erst langsam entwickelt
- Beschäftigtengruppen wie Aushilfsfahrer und selbständige Fahrer, die mit *betrieblicher* Gesundheitsförderung kaum erreicht werden
- mobile Arbeitsplätze, die sich nicht an einem Ort im Betrieb befinden, sondern auf der Straße ständig in Bewegung.

Die Experten sehen folgende Besonderheiten für die (betriebliche) Gesundheitsförderung der Zielgruppe LKW-Fahrer (siehe Tab. 7.2):

- Geringe Erreichbarkeit und Teilnahme  
Klassische seminaristische Maßnahmen der betrieblichen Gesundheitsförderung finden wenig Zuspruch. Regelmäßige Gesundheitskurse kann der LKW-Fahrer terminlich kaum einhalten, dafür sind die Touren zu kurzfristig und unregelmäßig. Die wenige freie Zeit, die er am Heimatort verbringt, gehört der Familie und Freunden (Teilnahme am soziokulturellen Leben).
- Gesundheitsförderung auf bzw. an der Straße  
Um die Erreichbarkeit dieser Beschäftigtengruppe für Gesundheitsthemen zu erhöhen, ist die betriebliche Gesundheitsförderung nur ein Baustein. Das Maßnahmen-spektrum Gesundheitsförderung ist auf die Bedürfnisse und Möglichkeiten der LKW-Fahrer abzustimmen. Die Gesundheitsförderung für LKW-Fahrer muss durch Maßnahmen auf der Straße oder durch „mobile“ Maßnahmen erweitert und ausgebaut werden. Folglich gibt es 4 „lokale“ Ansatzmöglichkeiten:
  - im Betrieb
  - auf dem Rastplatz
  - auf der Strecke unterwegs und
  - in der Freizeit
- Kooperationspartner für die Gesundheitsförderung auf der Straße  
Gesundheitsmaßnahmen auf der Straße und unterwegs sind betriebsübergreifend zu organisieren und durchzuführen. Die Ressourcen und die Finanzierung sind dann auch eher von Verbänden, Krankenkassen, Polizei, Rentenversicherungen, Berufsgenossenschaften und Arbeitsschutzverwaltung bereitzustellen.

Betrieb	Rastplatz	unterwegs	Freizeit
betriebsspezifisch	überbetrieblich		
<p>Sensibilisierung und Schulung der</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Fahrer durch Informationen, Unterweisung zu Risikofaktoren, Fahrsicherheitstraining</li> <li>• Führungskräfte zu Führungsthemen, Arbeitsschutz, Kommunikation</li> <li>• Disponenten für eine gute Zusammenarbeit mit den Fahrern</li> </ul>	<p>Gestaltung und Ausbau der Raststätten mit</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Informationszentren zu Gesundheitsthemen</li> <li>• Sport- und Freizeitangeboten</li> <li>• Angeboten zur gesunden Ernährung</li> <li>• lärmgeminderten Parkplätzen</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Gesundheitsthemen im Radio, Internet, Fachzeitschriften, Trucker-Foren</li> <li>• Broschüren, Faltblätter, „Hörbücher“ zu Gesundheitsthemen</li> <li>• Bewegungsübungen in den Fahrpausen</li> <li>• Truck der Zukunft</li> <li>• Arbeitsschutzmobil</li> </ul>	<p>Urlaub als BGF mit der Familie und gezielten Gesundheitsangeboten</p>
<p>Sensibilisierung der Fachkraft für Arbeitssicherheit und des Betriebsarztes</p>	<p>Veranstaltungen wie</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Gesundheitstage</li> <li>• Fernfahrerstammtisch</li> <li>• Senioren-Trucker-Partys</li> </ul>	<p>Vernetzung von medizinischen Angeboten wie z.B. Doc-stop</p>	
<p>Aufbau eines funktions-tüchtigen Arbeitsschutzsystems und einer kontinuierlichen Gesundheitsförderung im Betrieb (BGF)</p>	<p>CBT-gestützte Unterweisung mit Bescheinigung der Teilnahme</p>		

### Ergebnisse des Expertenworkshops 7.2 „Gesundheitsbedingungen von Berufskraftfahrern