



Umgang mit Risiken für Fahrer von Transportfahrzeugen im Straßenverkehr: Beispiele für gute praktische Lösungen

Im Straßenverkehrssektor ist es – wie in allen anderen Sektoren auch – wichtig, die Arbeitsbedingungen zu untersuchen, um sicherzustellen, dass das Personal geschult und motiviert ist. Aufgrund bestimmter Merkmale ist das Risikomanagement in diesem Sektor schwieriger umzusetzen als in anderen Sektoren. Wird die Art und Weise berücksichtigt, wie der Sektor in der Praxis funktioniert, sowie die Eigenschaften der Fahrer selbst und ihrer Arbeitsweise, ist ein erfolgreiches Risikomanagement möglich. Die EU-OSHA hat einen Bericht mit Fallstudien zum Umgang mit Risiken für Fahrer von Transportfahrzeugen im Straßenverkehr veröffentlicht (¹). Bei den Beispielen handelt es sich um eine Reihe von Initiativen und Interventionen zum Schutz dieser Fahrer.

Die Fahrer arbeiten unabhängig und nicht an einem festen Standort. Zum Teil sind sie selbstständig und häufig verfügen sie über eine langjährige Erfahrung als Fahrer. Das bedeutet, dass es nicht immer einfach ist, mit ihnen zu kommunizieren und sie einzubeziehen, und nicht immer sind sie Veränderungen gegenüber aufgeschlossen. Aus diesem Grund müssen Fahrer eng in Lösungen einbezogen werden – und diese Lösungen müssen von Fahrern für Fahrer anhand partizipativer Methoden erarbeitet werden, damit ihre Erfahrung genutzt wird und damit die Fahrer die Lösungen auch akzeptieren. Außerdem ist es von entscheidender Bedeutung, ausreichend Zeit für die Erörterung, Planung, Erprobung und Einführung von Veränderungen einzuräumen.



© iStock

Um die Erfahrung der Fahrer zu nutzen, können sie auch als Berater, Trainer und Mentoren eingesetzt werden.

In das Risikomanagement sollten auch Kunden und Interessengruppen einbezogen werden. Die im Bereich der Lieferspedition beteiligten Personen arbeiten nicht isoliert, sondern sind Teil einer Kette. Für die Arbeitgeber von Fahrern ist es oft schwierig, die Sicherheit ihrer Mitarbeiter zu gewährleisten, wenn diese vor Ort bei Kunden tätig sind. Und aufgrund des starken Wettbewerbs in diesem Sektor sind viele Speditionen eher zurückhaltend, wenn es darum geht, Forderungen an ihre Kunden zu stellen, die wiederum möglicherweise, aber zu Unrecht annehmen, dass die Sicherheit der Fahrer nicht in ihren Verantwortungsbereich fällt. Für die Fahrer von öffentlichen Verkehrsmitteln sind auch die Fahrgäste Teil des Risikos und der Lösung. Weitere Parteien sind ggf. in das Risikomanagement einzubeziehen:

- die Unternehmen, bei denen Waren abgeholt und angeliefert werden;

- Fahrgäste und Schulkinder;
- Initiativen für die Straßenverkehrssicherheit, Verkehrsministerien, Polizei und Justiz usw.

Große Arbeitgeber sind in der Lage, für ihre Auftragnehmer im Lieferbereich Standards für die Sicherheit und den Gesundheitsschutz bei der Arbeit vorzugeben; dies kann dazu beitragen, dass diese kleinen Unternehmen wiederum bei der Arbeit mit ihren anderen Kunden ebenfalls solche Standards einführen.

Die Umsetzung von Lösungen für die Sicherheit und den Gesundheitsschutz bei der Arbeit, wie etwa Maßnahmen für eine sicherere Fahrweise, kann zusätzliche Zeit in Anspruch nehmen. Dies muss sowohl bei der Organisation als auch bei der Planung der Arbeit berücksichtigt werden. Andererseits kann die Einführung einer defensiven Fahrweise zu einem geringeren Kraftstoffverbrauch und so auch zu Kosteneinsparungen führen.

Für Fahrer ist es sehr wichtig, dass sie Schulungen oder Auffrischkurse besuchen können, und dass eine ordnungsgemäße Einhaltung der Verfahren sichergestellt ist. Dies muss jedoch im Rahmen eines Organisationsystems geschehen, das auf die Vermeidung von Risiken abzielt und ein deutliches Engagement der Geschäftsleitung erkennen lässt.

Bei allen Veränderungen sind stets die Folgen für die Sicherheit und den Gesundheitsschutz bei der Arbeit zu berücksichtigen. Die Ausstattung von Fahrerhäusern mit Informations- und Kommunikationstechnologie beispielsweise kann auch dazu beitragen, die Sicherheit und den Gesundheitszustand der Fahrer zu verbessern.

Dabei ist zu berücksichtigen, dass die Beschäftigten ganz unterschiedliche Bedürfnisse haben, beispielsweise ältere und jüngere Arbeitnehmer, Fahrerinnen oder ausländische Arbeitnehmer.

Wesentliche Schlussfolgerungen aus den Beispielen:

- Die Fahrer sind häufig selbstständig, haben viel Erfahrung und sind es gewohnt, unabhängig zu arbeiten. Hieraus ergibt sich unter anderem, dass
 - sicherzustellen ist, dass praktische Ansätze gewählt werden, durch die sich die Fahrer nicht bevormundet fühlen;
 - Orte einzubeziehen sind, die von Fahrern häufig besucht werden, z. B. Autobahnparkplätze;
 - sicherzustellen ist, dass Ratschläge und Lösungen auf der Erfahrung der Fahrer beruhen, z. B. durch
 - die Einbeziehung von Fahrern in die Risikobewertung und die Erarbeitung von Lösungen;
 - den Einsatz von Fahrern als Berater, Mentoren usw.;
 - ausreichend Zeit für die Erarbeitung von Lösungen und die Umsetzung von Veränderungen.
- Ferner sollten auch Kunden und Interessengruppen an den Lösungen für das Risikomanagement beteiligt werden:
 - die Lieferkette, d. h. Lieferanten, Standorte, an die Lieferungen erfolgen usw.;
 - Fahrgäste und Schulkinder;
 - Initiativen für die Straßenverkehrssicherheit, Verkehrsministerien, Polizei und Justiz usw.

(¹) European Agency for Safety and Health at Work (EU-OSHA), *Managing risks to drivers in road transport: good practice cases*, EU-OSHA.

- Große Organisationen sind in der Lage, für ihre Auftragnehmer im Lieferbereich Standards für die Sicherheit und den Gesundheitsschutz bei der Arbeit vorzugeben. Dies kann wiederum dazu beitragen, dass auch diese KMU erneut bei anderen Kunden solche Standards einführen.
- Werden die Fahrerhäuser mit neuer Technik ausgestattet, kann diese auch für die Zwecke der Sicherheit und des Gesundheitsschutzes bei der Arbeit eingesetzt werden, beispielsweise um die Fahrer auf dem Laufenden zu halten und Lieferterminpläne zu verbessern.
- Die Umsetzung von Lösungen für die Sicherheit und den Gesundheitsschutz bei der Arbeit und der damit verbundenen Aufgaben kann zusätzliche Zeit in Anspruch nehmen, daher
 - muss dies sowohl bei der Organisation als auch bei der Planung der Arbeit berücksichtigt werden;
 - müssen auch die Kunden darüber informiert werden.
- Schulungen, beispielsweise zu Techniken für defensives Fahren, müssen Bestandteil eines Organisationssystems zur Vermeidung von Risiken sein, das ein deutliches Engagement der Geschäftsleitung erkennen lässt.

Im Bereich des Personenverkehrs beschäftigen sich verschiedene Fallstudien mit der Vermeidung von Gewalt gegen Fahrer, einschließlich von Schulkindern ausgehenden Gewaltakten. Derartige Gewaltakte können eine Reihe von Folgen haben: Stress und Verletzung von Mitarbeitern, Materialschäden an Bussen und ein erhöhtes Risiko von Verkehrsunfällen. Die Einbeziehung der Schüler in die Lösungsfindung wurde als entscheidend erachtet. Zu den Maßnahmen in den Beispielfällen zählten unter anderem

- Partnerschaften – mit Schulen, mit Initiativen zur Prävention von Straftaten, mit der Polizei, mit Verkehrsbehörden;
- die Beteiligung von Schülern, beispielsweise durch
 - die Ernennung eines Unfallverhütungsbeauftragten mit Zuständigkeit für Öffentlichkeitsarbeit, z. B. für die Zusammenarbeit mit Schulen;
 - Theatervorstellungen für Schüler zur Ermittlung von Problemen und Lösungen;
 - Vereinbarung von Verhaltensregeln für Busfahrten mit den Schülern sowie Kontrollen in den Bussen;
 - gemeinsame Schulungen von Fahrern und Schülern, um ein gegenseitiges Verständnis zu erzielen.
- ein ganzheitlicher Ansatz, bei dem die Schulen an den Geschehnissen innerhalb und außerhalb der Schulmauern beteiligt sind;
- Interventionsbeauftragte als Assistenten der Fahrscheinkontrolleure;
- Schutzbeschichtungen für Seitenfenster, vom Fahrgastraum abgetrennte Fahrerplätze, Videoüberwachung, Fahrzeugverfolgungssysteme und Funkverbindungen für schnelles Eingreifen;
- Rechtsbeistand und -beratung für Mitarbeiter nach Zwischenfällen.

Die Fallstudien zeigen, dass eine Reihe von Maßnahmen ergriffen werden kann, um Risiken zu beherrschen und die Sicherheit von Fahrern von Transportfahrzeugen im Straßenverkehr zu verbessern. Diese Maßnahmen können einen verbesserten Service für Kunden und Fahrgäste sowie finanzielle Einsparungen für die Transportunternehmen zur Folge haben.

Beispiele:

Das deutsche Projekt DocStop wurde ins Leben gerufen, um die **medizinische Unterwegsversorgung von Berufskraftfahrern** zu verbessern. Als DocStop-Standorte dienen Autobahnrastplätze. Die Standorte verfügen über ein Netzwerk von Ärzten, die von den Fahrern bequem unterwegs konsultiert werden können, ohne dass sich ernsthafte Verzögerungen in ihrem Zeitplan ergeben.

Bei Arla Foods in Dänemark haben Manager in Zusammenarbeit mit Fahrern eine Methode ausgearbeitet, um **Informationen über die Arbeitsbedingungen in**



© David Tijero

über 500 verschiedenen Ladebereichen zu sammeln. Diese Informationen sind in das IT-System des Unternehmens eingeflossen, so dass sie den Fahrern beim Ausdrucken der Tagesroute zur Verfügung stehen. Die ermittelten Probleme umfassten auch Vereinbarungen mit Kunden. Für die Fahrer war es wichtig, dass bei den Maßnahmen auch unterschiedliche Bildungsniveaus und die begrenzte Zeit für Lieferungen berücksichtigt wurden.

Das Unternehmen Shell Transport in Dänemark verpflichtet seine **Auftragnehmer zur Einhaltung der Qualitäts- und Sicherheitsstandards** des Unternehmens. Diese Standards beziehen sich insbesondere auf die Meldung von Unfällen und Verletzungen, auf Schulungen und Anweisungen für Fahrer sowie auf Informationen darüber, wie Auftragnehmer Sicherheit innerhalb ihrer eigenen Organisationsstruktur erreichen können. Die Einhaltung des Programms wird streng überwacht.

Das Unternehmen Transport for London bietet **weiblichen Busfahrern angemessene Arbeitsbedingungen**, um deren Anteil an den Einstellungen zu erhöhen und ihre Bindung an das Unternehmen zu verbessern. Zu den Leistungen zählen Mentorinnen in den Depots zur Unterstützung der Fahrerinnen, Unterstützung bei den Kinderbetreuungskosten und sanitäre Anlagen für Frauen. Auch zur Vermeidung von Gewalt in Bussen wurden Maßnahmen ergriffen und eine Kampagne durchgeführt. Es gibt Schulungen für Mitarbeiter und Führungskräfte, in denen vermittelt wird, dass diskriminierendes Verhalten nicht toleriert wird. An Aspekten wie flexiblen Arbeitszeiten wird zurzeit noch gearbeitet. In einem anderen Beispiel sprach der spanische Gewerkschaftsverband CC.OO. einer Studie zufolge Empfehlungen zu Uniformen für weibliche Fahrer aus.

Das französische Verkehrsunternehmen Prevost hat für seine Fahrer mit Hilfe verschiedener Maßnahmen eine **Geschwindigkeitsbegrenzung von 80 km/h** durchgesetzt, was zu einem reduzierten Kraftstoffverbrauch und CO₂-Ausstoß sowie verbesserten Gesundheits- und Sicherheitsbedingungen für die Fahrer geführt hat. Die Arbeiter wurden an den Kosteneinsparungen beteiligt. Mit Aufklebern auf den Fahrzeugen wird für die Initiative geworben.

Weiterführende Informationen:

Der vollständige Bericht steht in englischer Sprache auf der Website der Agentur unter folgender Adresse kostenlos zum Download zur Verfügung:
http://osha.europa.eu/en/publications/reports/managing-risks-drivers_TEWE11002ENN/view

Das vorliegende Factsheet ist in allen Amtssprachen der EU verfügbar unter:
<http://osha.europa.eu/en/publications/factsheets>.

Europäische Agentur für Sicherheit und Gesundheitsschutz am Arbeitsplatz

Gran Vía, 33, 48009 Bilbao, SPANIEN
 Tel.: +34 944794360, Fax: +34 944794383
 E-Mail: information@osha.europa.eu

© Europäische Agentur für Sicherheit und Gesundheitsschutz am Arbeitsplatz. Nachdruck mit Quellenangabe gestattet. Printed in Belgium, 2011

