

FAHRERÜBERMÜDUNG IM EUROPÄISCHEN STRASSENTTRANSPORT



Zusammenfassung einer neuen Studie der ETF*

Die Ermüdung von Fahrern gilt allgemein als wichtiger Risikofaktor, der die Sicherheit im Straßentransport beeinträchtigt und eine Gefahr nicht nur für die Fahrer, sondern für alle Verkehrsteilnehmer darstellt. Seit 15 Jahren gibt es jedoch nur wenige Untersuchungen zur Fahrerübermüdung im gewerblichen Verkehr und keine umfassende EU-weite Studie bzw. keinen Bericht mehr zu diesem Thema.

Das doppelte Ziel dieser Studie besteht zum einen darin, die Beschaffenheit und das Ausmaß der Fahrermüdigkeit im Personen- und Güterkraftverkehr in Europa zu beschreiben, zum anderen sollen die spezifischen Arbeitsbedingungen von Berufskraftfahrern untersucht und die Frage beantwortet werden, wie diese Bedingungen zu einer generellen Übermüdung in dem Sektor führen. Nur sehr wenige Studien haben die Müdigkeit von Bus- und Lkw-Fahrern im Kontext ihrer spezifischen Arbeitsumgebung und Arbeitsbedingungen oder der allgemeinen wirtschaftlichen Bedingungen des Sektors analysiert.

Für diese Studie wurde die vorhandene Fachliteratur über den Zusammenhang zwischen Sicherheit und Ursachen sowie Gegenmaßnahmen, die Müdigkeit bei Bus- und Lkw-Fahrern beeinflussen, ausgewertet. Sie stützt sich auf die Analyse von Primärdaten, die durch eine Online-Befragung von rund 2.800 Bus- und Lkw-Fahrern in Europa gesammelt wurden, sowie auf ausführliche Interviews und Workshops

Das Empfinden von Müdigkeit ist keine bewusste oder geplante Entscheidung, sondern ein autonomer psychischer und physischer Prozess.

mit Fahrern, Gewerkschaftsvertretern und wissenschaftlichen Experten.

WAS BEDEUTET FAHRERÜBERMÜDUNG?

Da Müdigkeit auf unterschiedliche Weise definiert wird, kennen einige Fahrer/innen die Symptome nicht und sind sich vielleicht nicht einmal bewusst, dass sie müde sind, bis es zu einem Unfall kommt. Bei vielen Definitionen wird jedoch davon ausgegangen, dass Müdigkeit ein Zustand ist, der durch anhaltende Anstrengung

Verkehrsunfälle mit schweren Fahrzeugen sind in der Regel schwerwiegender als andere Kollisionen.

verursacht wird. Es handelt sich um einen Zustand, der sich physiologisch, kognitiv und emotional äußert.

Bei Fahrern/innen führt sie zu einer Abnahme der geistigen und körperlichen Leistungsfähigkeit, was wiederum zu schlechter Lenkkontrolle, verringerter Reaktionszeit, schlechter Geschwindigkeitsverfolgung und Verlust der Aufmerksamkeit und Gefahrenwahrnehmung führt. Das Empfinden von Müdigkeit ist keine bewusste oder geplante Entscheidung, sondern ein autonomer psychischer und physischer Prozess.

Müdigkeitsbedingte Unfälle sind oft durch einen erheblichen Kontrollverlust gekennzeichnet, der zu einer unbeabsichtigten Fahrtrichtung des Fahrzeugs bei gleichzeitig ausbleibender Bremsreaktion führt. Verkehrsunfälle mit schweren Fahrzeugen sind in der Regel schwerwiegender als andere Kollisionen, mit gravierenden Folgen für alle Beteiligten, da die Größe und Masse der Fahrzeuge größere und zerstörerische Kräfte mit sich bringen. Im Jahr 2016 wurden in Europa (nach den neuesten verfügbaren Daten aus der EU CARE-Datenbank) 4.002 Menschen

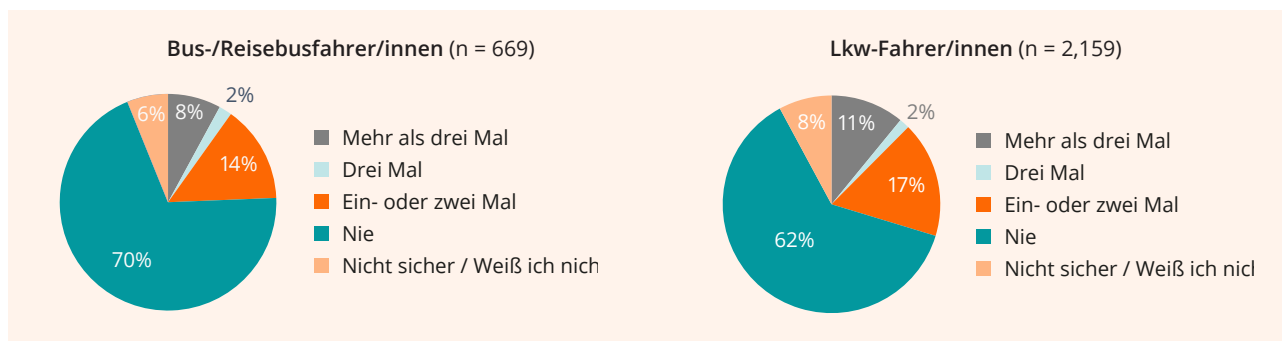
* *Driver Fatigue in European Road Transport*. By Katrin Vitols and Eckhard Voss, *wmp consult*, for ETF.

Published June 2021. © European Transport Workers' Federation (ETF)

The report is available in PDF format from <https://www.etf-europe.org/resource/driverfatigue/>



Wie oft sind Sie in den letzten 12 Monaten am Steuer eingeschlafen?



bei Verkehrsunfällen mit Lkw getötet und 594 Menschen bei Unfällen mit Bussen.

Eine erschöpfende Liste der Symptome von Fahrerübermüdung mag nicht allgemein anerkannt sein, aber es ist unter Bus- und Lkw-Fahrern/innen weithin bekannt, dass Fahrermüdigkeit in ganz Europa ein ernstes Problem ist. Viele Fahrer/innen betrachten die Übermüdung als typisches Kennzeichen des Fahrerberufs.

60 % DER FAHRER/INNEN SIND AM STEUER ÜBERMÜDET

Die Ergebnisse der Umfrage zeigen, dass sich rund zwei Drittel der Berufskraftfahrer/innen am Steuer regelmäßig müde fühlen (66 % der befragten Bus- und Reisebusfahrer/innen; 60 % der befragten Lkw-Fahrer/innen). Etwa ein Viertel bis fast ein Drittel gab zu, in den vergangenen zwölf Monaten mindestens einmal am Steuer eingeschlafen zu sein (24 % der Bus- und Reisebusfahrer/innen; 30 % der Lkw-Fahrer/innen). Unsere gezielten Interviews zeigen jedoch auch, dass die Fahrer/innen allgemein Angst haben, solche Vorfälle zu melden, da sie mögliche Konsequenzen für ihre Beschäftigung befürchten. Die Dunkelziffer des Problems könnte also noch viel größer sein.

Trotz der Anerkennung von Übermüdung als Risikofaktor für Unfälle und trotz der Existenz von EU-Rechtsvorschriften zu Lenk- und Ruhezeiten zeigt diese Studie, dass Müdigkeit bei Fahrern/innen ein weit verbreitetes und strukturelles Problem im Personen- und Güterkraftverkehr in Europa ist.

SCHLECHTE ARBEITSBEDINGUNGEN SIND DIE URSACHE

Obwohl es eine Vielzahl möglicher Gründe für die Fahrerübermüdung gibt, konzentrieren sich die vorhandenen Studien nur auf eine Handvoll. Zu den häufig in Studien genannten Faktoren gehören Schlafmangel, schlechte Schlafqualität

und spezifische Schlafanforderungen. Diese Studie geht jedoch einen Schritt weiter und zeigt, wie schlechte Arbeits- und Beschäftigungsbedingungen zu den grundlegenden Ursachen gehören, die den Schlafmangel überhaupt erst verursachen.

Lange Arbeitszeiten

Ein wesentlicher Faktor, der zur Ermüdung beiträgt, ist der Gesamtumfang der Arbeitszeit. Die Arbeitszeiten von Bus-, Reisebus- und Lkw-Fahrern/innen sind besonders lang und lassen nicht genügend Zeit für die Befriedigung der Grundbedürfnisse nach Erholung und erholsamem Schlaf, geschweige denn für das Erreichen einer zufrieden stellenden Work-Life-Balance.

88 % der befragten Lkw-Fahrer/innen und 60 % der befragten Omnibusfahrer arbeiteten mehr

als 40 Stunden pro Woche - was in den meisten anderen Branchen und Berufen als Norm gilt - und ein erheblicher Anteil dieser Fahrer/innen arbeitete mehr als 50 Stunden pro Woche.

Niedriglöhne

Es besteht ein direkter Zusammenhang zwischen der Höhe der Vergütung der Fahrer/innen und ihren langen Arbeitszeiten. Ein häufiger Vorschlag der befragten Fahrer/innen lautete, dass die Arbeitszeit reduziert werden sollte, um die Fahrerübermüdung zu verringern. Allerdings wurde auch angemerkt, dass eine Arbeitszeitverkürzung eine Erhöhung der Löhne erfordern würde, die in der Regel extrem niedrige Stundensätze beinhalten.

Etwa ein Viertel bis fast ein Drittel der Fahrer gab zu, in den vergangenen zwölf Monaten mindestens einmal am Steuer eingeschlafen zu sein

Arbeitszwang in den Pausen

Bus-, Reisebus- und Lkw-Fahrer/innen berichten häufig, dass sie ihre Pausen für Tätigkeiten nutzen müssen, die als „andere Arbeit“ gelten (nach Maßgabe der EU-Rechtsvorschriften für diesen Sektor): Aufgaben wie die Suche nach Parkplätzen, die Überwachung von Be- und Entladetätigkeiten oder das Be- und Entladen des Gepäcks von Fahrgästen, die Hilfe für Fahrgäste beim Einsteigen und auf andere Weise die Interaktion mit Disponenten oder Kunden sowie das Erkunden der Strecke. Infolgedessen lassen die Fahrer/innen sehr oft einfach die Pausen ausfallen, obwohl sie oft von den Arbeitgebern angewiesen werden, die für diese Tätigkeiten aufgewendete Zeit als Pausenzeit zu registrieren.

Unterbrechungen bei Ruhezeit und Schlaf

Die geringe Qualität der Ruhezeiten von Fahrern/innen ist ebenfalls ein ernstes Problem. Die Schlafqualität wird oft durch Unterbrechungen und ungünstige Schlafbedingungen beeinträchtigt. Die EU-Ausnahmeregelung für Fähren und Züge erlaubt es dem Arbeitgeber, die Aufenthaltszeit von Fahrern/innen auf einer Fähre oder in einem Zug als Ruhezeit zu zählen. Diese vermeintlichen Ruhezeiten und die Schlafgelegenheiten der Fahrer/innen werden jedoch in der Regel durch das Ein- und Aussteigen und andere Unterbrechungen gestört. Die Ausnahmeregelung für Fähren und Züge kann nur dann rechtmäßig in Anspruch genommen werden, wenn Fahrer/innen Zugang zu einem Etagenbett oder einem Liegeplatz haben; ein von den Fahrern/innen, die an unserer Untersuchung teilgenommen haben, hervorgehobener Missstand war jedoch, dass ihnen während solcher Fahrten oft geeignete Ruhemöglichkeiten fehlen.

Unvorhersehbare Arbeitsbedingungen

Viele Fahrer/innen, die an unserer Umfrage teilnahmen, berichteten von unregelmäßigen und unrealistischen Arbeitsplänen, Wechselschichten mit häufigen Änderungen des Arbeits-Ruhezeitplans, Rund-um-die-Uhr-Plänen und Nacharbeit, die alle mit dem zirkadianen Rhythmus, dem Biorhythmus des menschlichen Körpers in Konflikt stehen und zu unregelmäßigen Schlafmustern und Stress führen.

Arbeitssicherheit und Gesundheitsschutz

Die Fahrer/innen berichteten auch, dass sie unter rauen und unangenehmen Umgebungsbedingungen arbeiten müssen, die zur Ermüdung beitragen - Bedingungen, die zum Beispiel durch Hitze, Kälte, Lärm und mechanische Vibrationen innerhalb des Fahrzeugs sowie durch externe Faktoren

wie schlechtes Wetter, schlechte Sicht, schlechte Straßen und hohe Verkehrsdichte beeinflusst werden. Hitze stellt ein besonderes Problem dar, da die

Klimaanlagen in den Fahrzeugen oft unzureichend sind und die Temperatur nicht gut regulieren können. Bei Lkw-Fahrern/innen wird der Schlaf in der Fahrerkabine häufig durch das Fehlen einer Klimaanlage, laute Autobahnen ohne Lärmschutz und die Angst vor Raubüberfällen gestört, da es an sicheren Parkplätzen mangelt.

Die Vorbeugung von Fahrerübermüdung kann und sollte nicht auf eine Aufgabe für den einzelnen Fahrer reduziert werden

LÖSUNGEN: PUNKTE FÜR ARBEITGEBER UND GESETZGEBER

Unsere Umfrageergebnisse zeigen, dass Fahrer/innen unter den gegebenen Umständen oft auf „selbstverordnete“ Maßnahmen gegen Müdigkeit zurückgreifen, z.B. anhalten und ein Nickerchen einlegen.

Allerdings verhindern enge Lieferpläne und ein struktureller Mangel an geeigneten Parkplätzen in ganz Europa, dass Lkw-Fahrer/innen regelmäßig auf solche Maßnahmen zurückgreifen. Es sollte auch betont werden, dass Bus- und Reisebusfahrer/innen nicht die Freiheit haben, eine Pause oder ein Nickerchen zu machen, wann immer sie es brauchen, da sie Fahrgäste an Bord haben und strenge Zeitpläne einhalten müssen. In jedem Fall kann und sollte die Vorbeugung von Fahrerübermüdung nicht auf eine Aufgabe für den einzelnen Fahrer reduziert werden.

Der Straßentransportsektor ist durch Deregulierung und zunehmenden Wettbewerb geprägt, wobei die Nachfrage nach preiswertem, flexiblem, schnellem und pünktlichem Transport steigt. Dies sorgt für übermäßigen Druck auf die Fahrer/innen und verschlechtert ihre Beschäftigungs- und Arbeitsbedingungen. Da letztere durch die Entwicklung des Marktes bestimmt werden, liegt die

Kontrolle über die grundsätzlichen Ursachen von Fahrerübermüdung in erster Linie bei Arbeit- und Gesetzgebern.

Arbeitgeber

Unsere Studie zeigt eine Reihe von Gegenmaßnahmen auf, die Arbeitgeber umsetzen können, um die Müdigkeit der Fahrer/innen zu beseitigen. Dazu gehören Fatigue-Risk-Management-Strategien auf Unternehmensebene, Investitionen in eine bessere Ausstattung der Fahrzeuge (z.B. eine gute Klimatisierung) und eine Reduzierung der körperlichen Arbeit für die Fahrer - denn auch körperlich anstrengende Arbeit führt zu Übermüdung.

Besonders wichtige Gegenmaßnahmen, die in dieser Studie identifiziert wurden, sind eine Arbeitszeitverkürzung (bei gleichzeitiger Kompensation der negativen Auswirkungen auf den Fahrerlohn) und eine verbesserte Arbeitszeiterfassung. Unsere Datenanalyse zeigt einen Zusammenhang zwischen schlechter Arbeitszeitdokumentation und Fahrerübermüdung. In Unternehmen, in denen die Arbeitszeiten genau dokumentiert werden, sind die Fahrer/innen weniger von Müdigkeit betroffen. Häufig werden die Fahrer/innen jedoch angewiesen, die Arbeitszeit als Pause oder Ruhezeit zu erfassen. Das beeinträchtigt nicht nur ihr Wohlbefinden, sondern auch ihre Bezahlung. Und es beeinträchtigt letztlich die Straßenverkehrssicherheit. Arbeitgeber müssen daher sicherstellen, dass alle

Die Kontrolle über die grundsätzlichen Ursachen von Fahrerübermüdung liegt in erster Linie bei Arbeit- und Gesetzgebern

arbeitsbezogenen Aufgaben zur Arbeitszeit gezählt und als solche korrekt erfasst - und bezahlt - werden.

Gesetzgeber

Es liegt in der Macht der Gesetzgeber, Aspekte der Fahrerübermüdung zu beseitigen, die eine Folge der Deregulierung und des starken Wettbewerbs in diesem Sektor sind. Die EU-Richtlinien und -Verordnungen enthalten bereits Vorschriften zu Arbeits- und Lenkzeiten, Pausen und Ruhezeiten für Bus-, Reisebus- und Lkw-Fahrer/innen. Das bestehende Regelwerk scheint jedoch das Problem der Fahrerübermüdung nicht zu lösen bzw. deren Auswirkungen auf die Verkehrssicherheit nicht effektiv genug zu verringern. Daher die Forderung der an unserer Studie teilnehmenden Fahrer/innen nach einer Verschärfung der Vorschriften. Was die Ausnahmeregelung für Fahren und Züge betrifft, so empfahlen die an unserer Studie teilnehmenden Fahrer/innen, dass diese komplett abgeschafft werden sollte.

Ein weiteres Problem mit dem bestehenden Regelwerk ist, dass es weder konsequent noch effektiv durchgesetzt wird. Neben einer Verschärfung der Vorschriften ist daher eine wichtige Gegenmaßnahme im Kampf gegen Müdigkeit die verstärkte Durchsetzung der bestehenden Regeln durch Kontrollen und Sanktionen. Verantwortlichkeit ist generell ein Problem, wenn es keine Kontrollen und Sanktionen gibt, oder wenn die Gewinne, die aus Verstößen gezogen werden können, größer sind als die Strafen bei Verstößen. Der Transportsektor ist in dieser Hinsicht keine Ausnahme. Anstatt auf noch mehr Deregulierung zu drängen, sollten künftige Maßnahmen zur Bekämpfung von Fahrerübermüdung in der EU genau hier ansetzen.

© Europäische Transportarbeiter-Föderation (ETF), Juni 2021

Ausgewertet wurde die ETF-Umfrage von Katrin Vitols und Eckhard Voss, *wmp consult*



Folgen Sie uns:

Soziale Medien:



https://twitter.com/ETF_Road



<https://www.facebook.com/ETFRoadSection>

Website:

https://www.etf-europe.org/our_work/road-transport/

E-Mail:

road@etf-europe.org



Mit der finanziellen Unterstützung der Europäischen Union