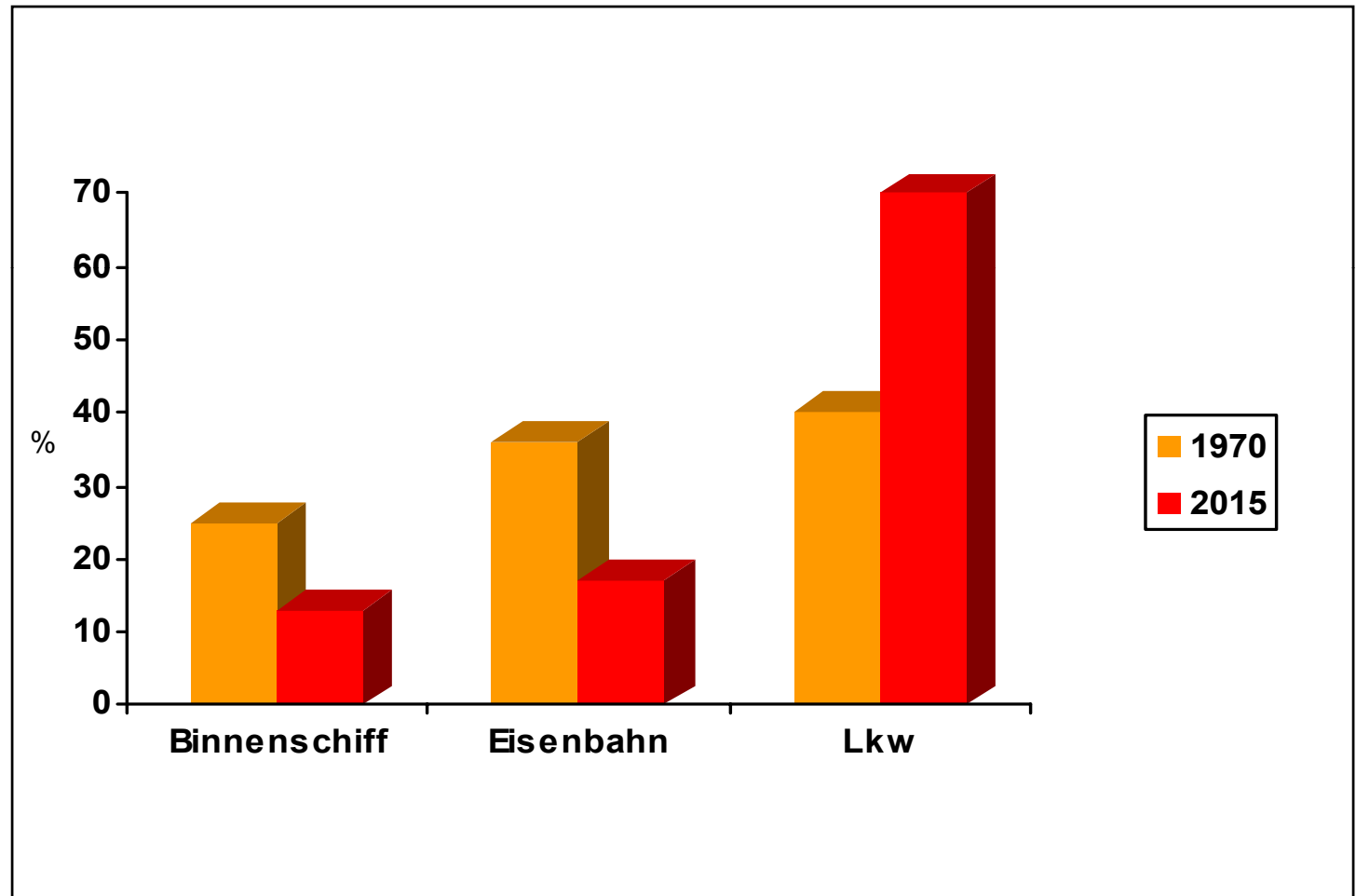


**DVR-Presseseminar  
„Sicherheit von Nutzfahrzeugen“  
24./25.11.2008**

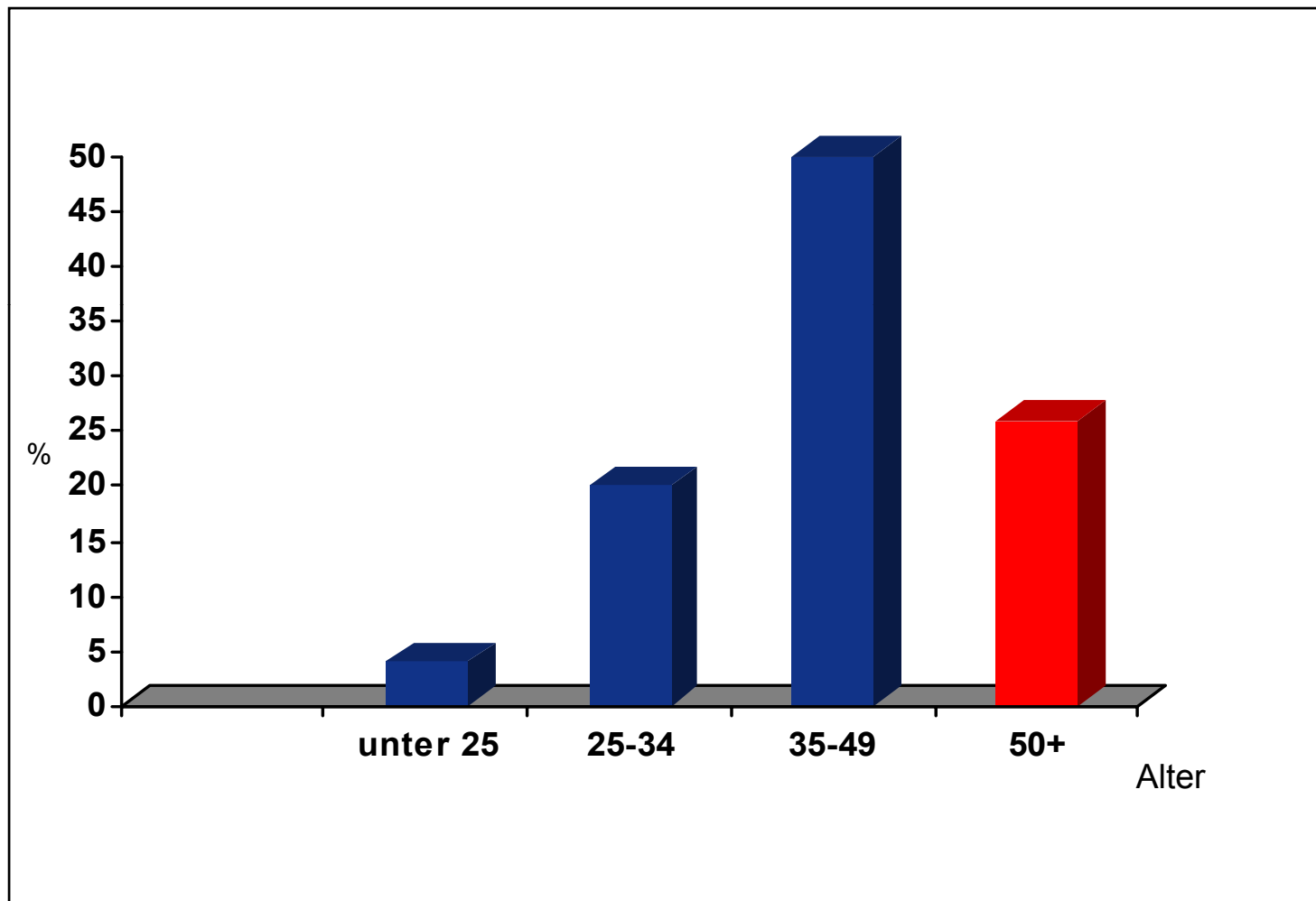
**Der ältere Lkw-Fahrer – ein Problem der Zukunft?  
Unfall- und Sicherheitslage, Belastungsschwerpunkte,  
Handlungsbedarf**

**Dr. Wolfgang Fastenmeier**

# Prognose der Anteile der Verkehrsträger in Deutschland (nach DIW, 2002)



# Altersverteilung der Fahrer im Speditionsgewerbe



Nach Lange & Groth, 2005

## Mittlere Fahrleistung in Kilometern nach Altersklassen

Alter	Mittlere Jahresfahrleistung in km
20 - 24 Jahre	129.000
25 - 29 Jahre	135.000
30 - 34 Jahre	131.000
35 - 39 Jahre	131.000
40 - 44 Jahre	133.000
45 - 49 Jahre	135.000
50 - 54 Jahre	124.000
55 - 59 Jahre	117.000
60 – 64 Jahre	116.000
65 Jahre und älter	94.000

nach Fastenmeier, Gwehenberger & Finsterer, 2002

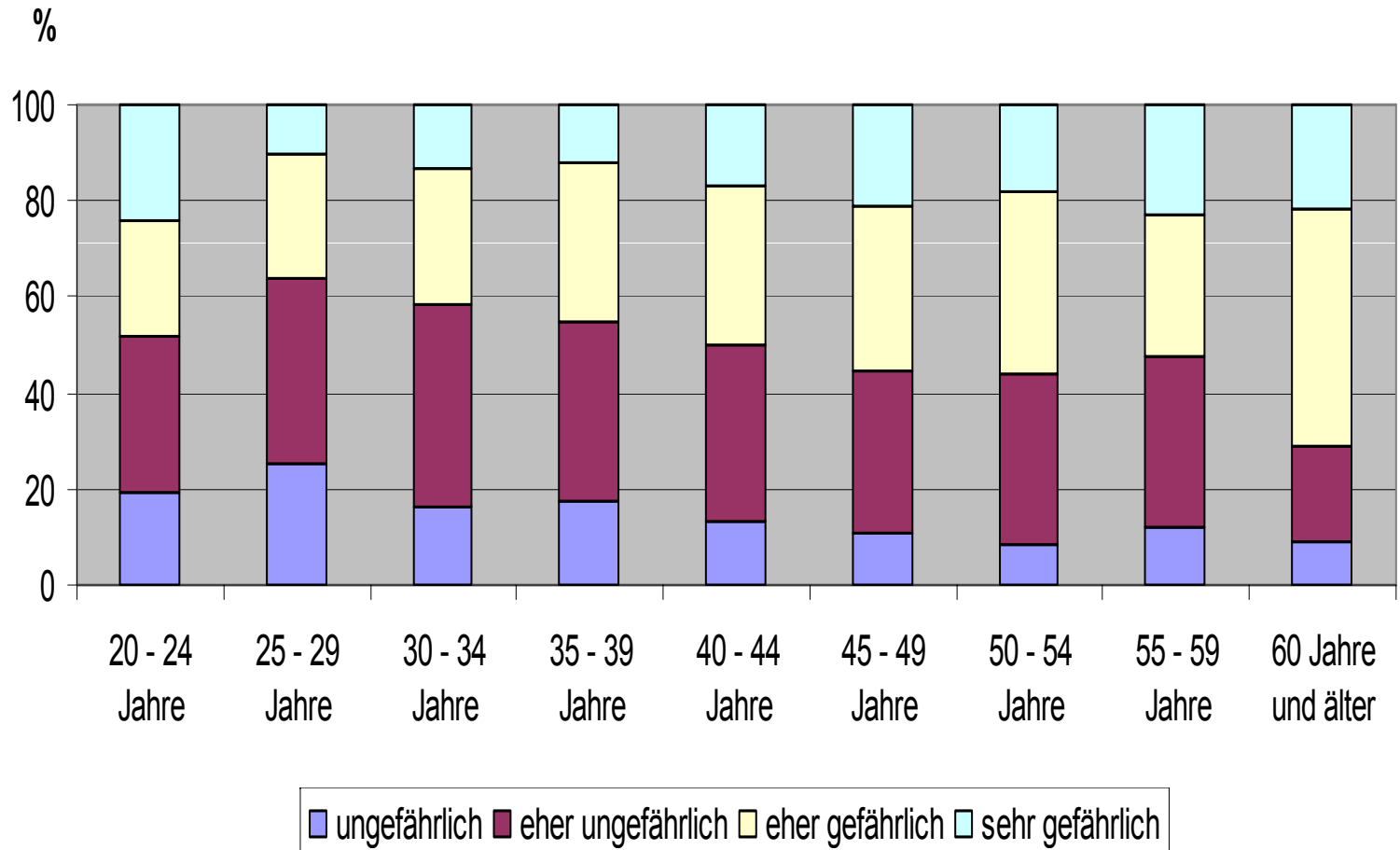
## Mittlere wöchentliche Lenkdauer in Stunden nach Altersklassen

<b>Alter</b>	<b>Mittlere Lenkdauer pro Woche</b>
20 - 24 Jahre	43
25 - 29 Jahre	46
30 - 34 Jahre	46
35 - 39 Jahre	45
40 - 44 Jahre	45
45 - 49 Jahre	45
50 - 54 Jahre	45
55 - 59 Jahre	43
60 – 64 Jahre	46
65 Jahre und älter	48

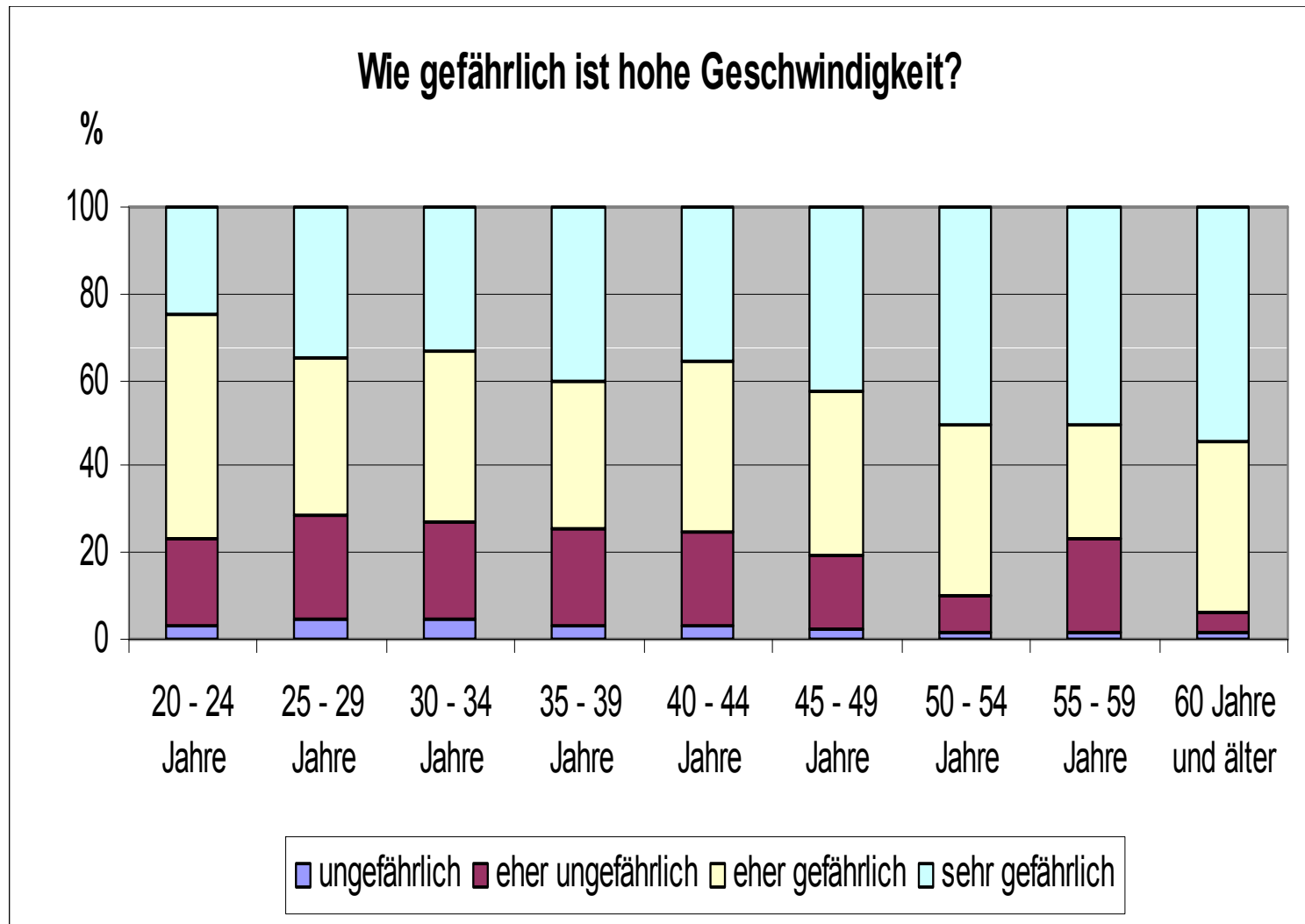
nach Fastenmeier, Gwehenberger & Finsterer, 2002

# Re-Analyse Lkw-Fahrerbefragung

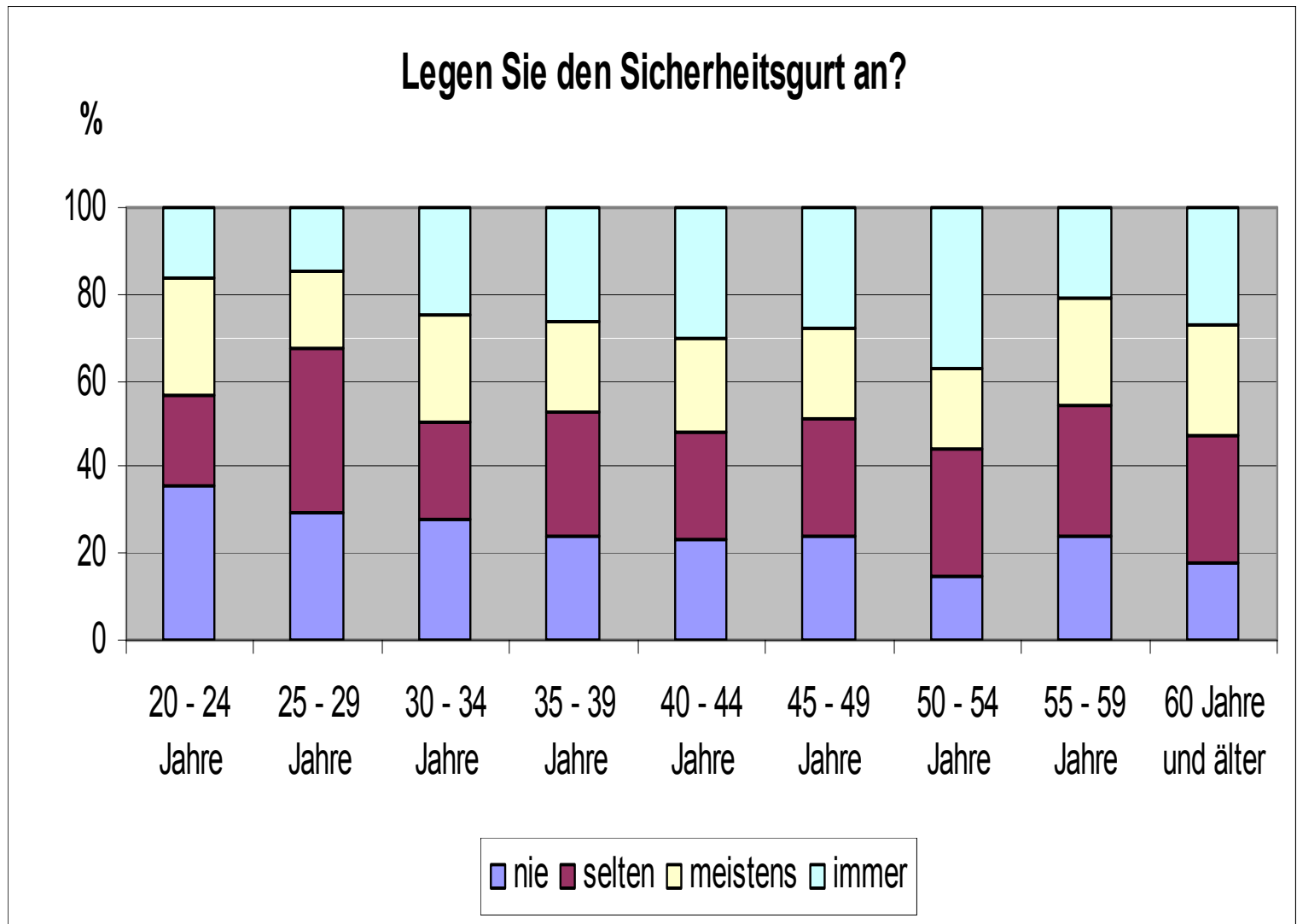
## Wie gefährlich sind zusätzliche Tätigkeiten?



# Re-Analyse Lkw-Fahrerbefragung



# Re-Analyse Lkw-Fahrerbefragung





# Belastungsschwerpunkte älterer Lkw-Fahrer

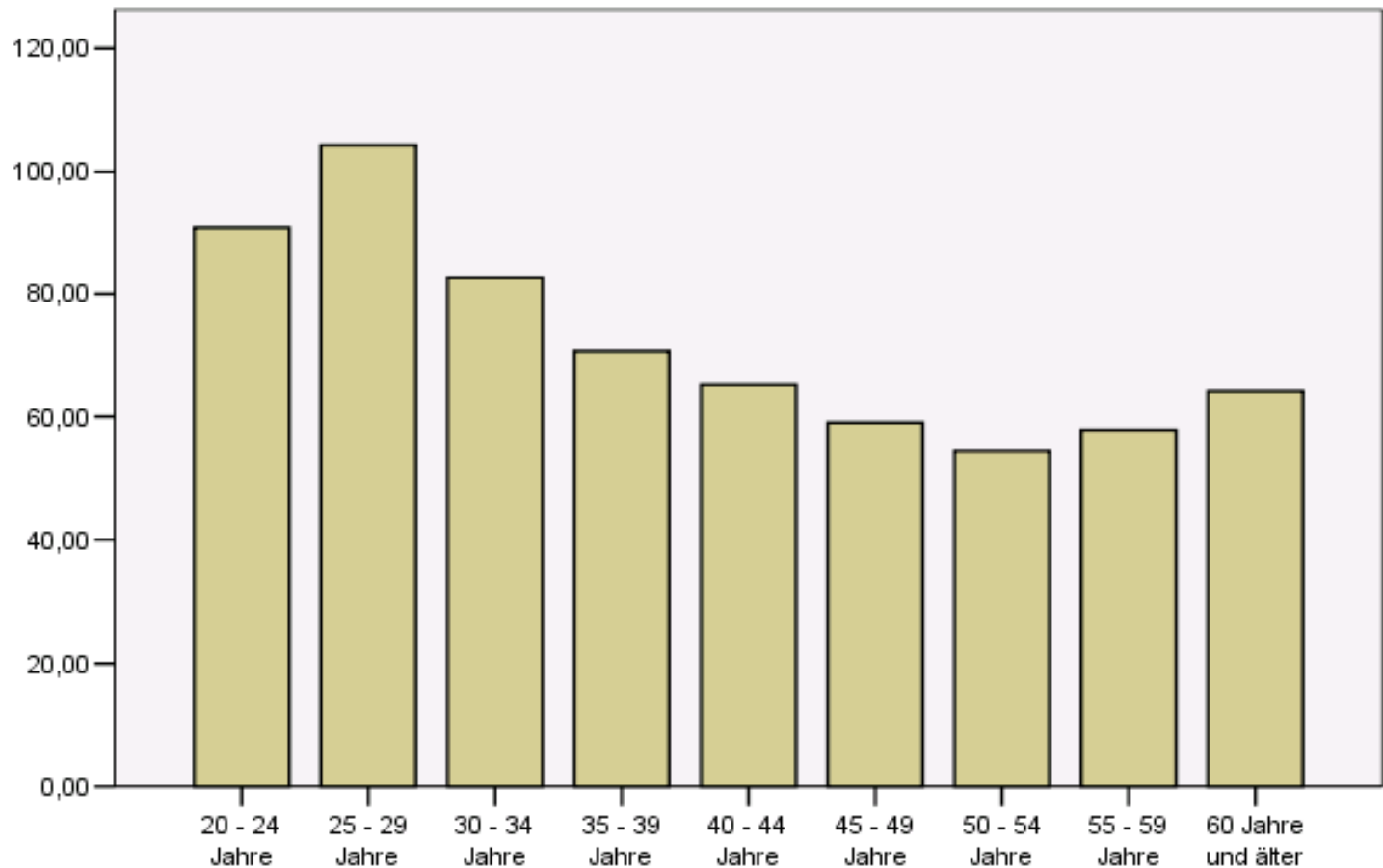
- Die Belastungen am Arbeitsplatz Lkw sind hoch (lange Lenkzeiten, lange Arbeitszeiten, häufige Nachtfahrten); dies führt insbesondere bei den älteren Fahrern zu starken Beanspruchungen.
- Diese Beanspruchungen manifestieren sich am häufigsten als Ermüdungserscheinungen.
- Die zur Regeneration nötigen Pausen werden nicht ausreichend eingehalten. Die Gründe dafür liegen einerseits in Organisationsstrukturen der Firmen, aber auch an mangelnden Angeboten der Raststätten, insbesondere am Mangel von Parkmöglichkeiten. Zusätzlich beklagen die Fahrer häufige Staus.
- Be- und Entladetätigkeiten sowie insgesamt die Zunahme von Zusatz- bzw. Nebentätigkeiten.
- Zunehmende Gesundheitsprobleme (v.a. Gelenkerkrankungen, kardiovaskuläre Erkrankungen) bei gleichzeitig unzureichender medizinischer Versorgung während der Arbeitszeiten.

## Quellen Unfalldaten

- Altersbezogene Re-Analyse „Lkw-Fahrerbefragung“ des GDV
- Unfalldaten der BGF (Arbeits- und Wegeunfälle)
- Unfalldaten der ZVS-Bayern
- Statistisches Bundesamt (Unfälle von Güterkraftfahrzeugen im Straßenverkehr 2004)
- Statistisches Bundesamt (Sonderauswertung/2006)
- US-Daten Connecticut

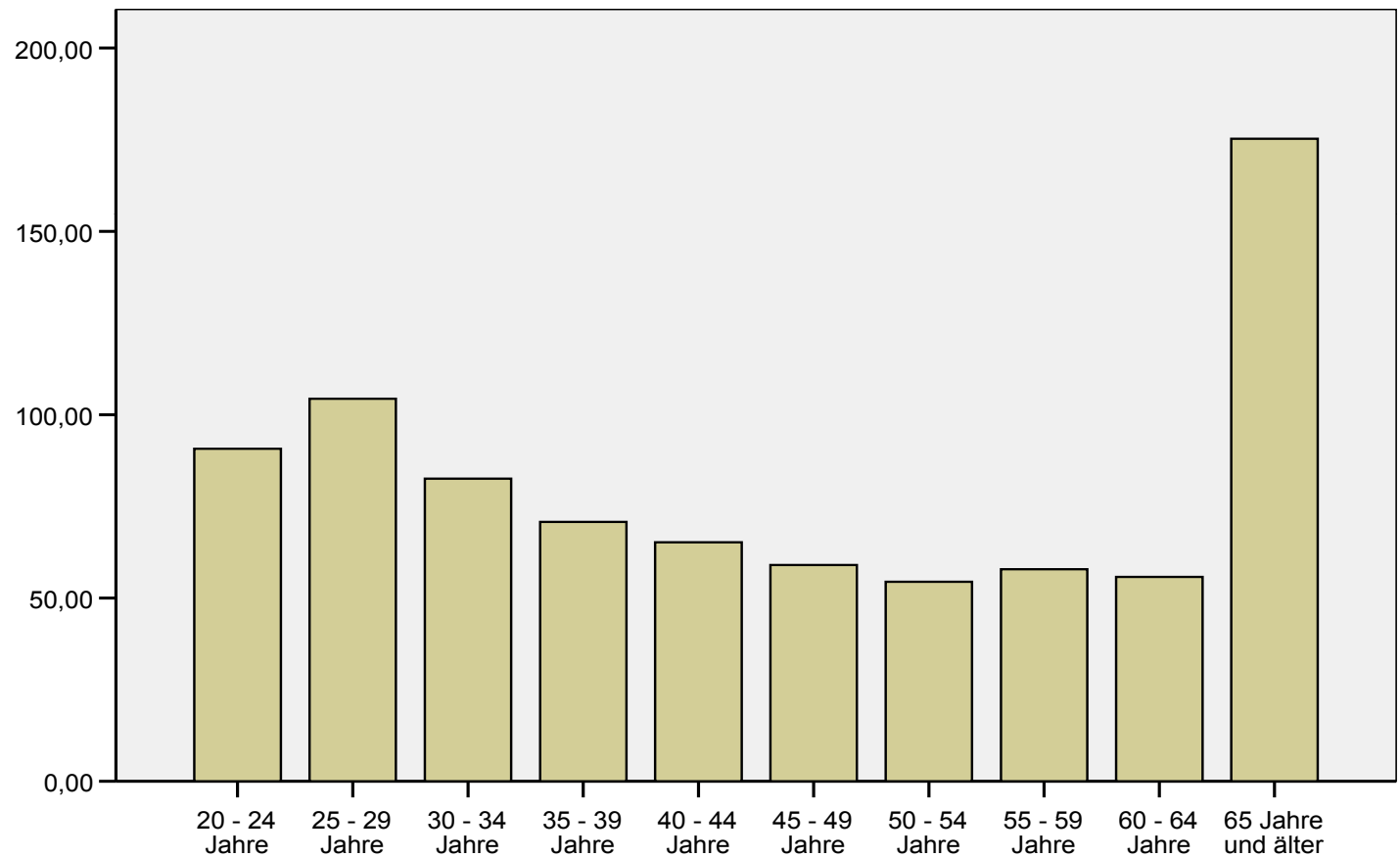
# Re-Analyse Lkw-Fahrerbefragung

Unfälle im letzten Jahr  
relativiert auf die Jahresfahrleistung (x 10 000 000)

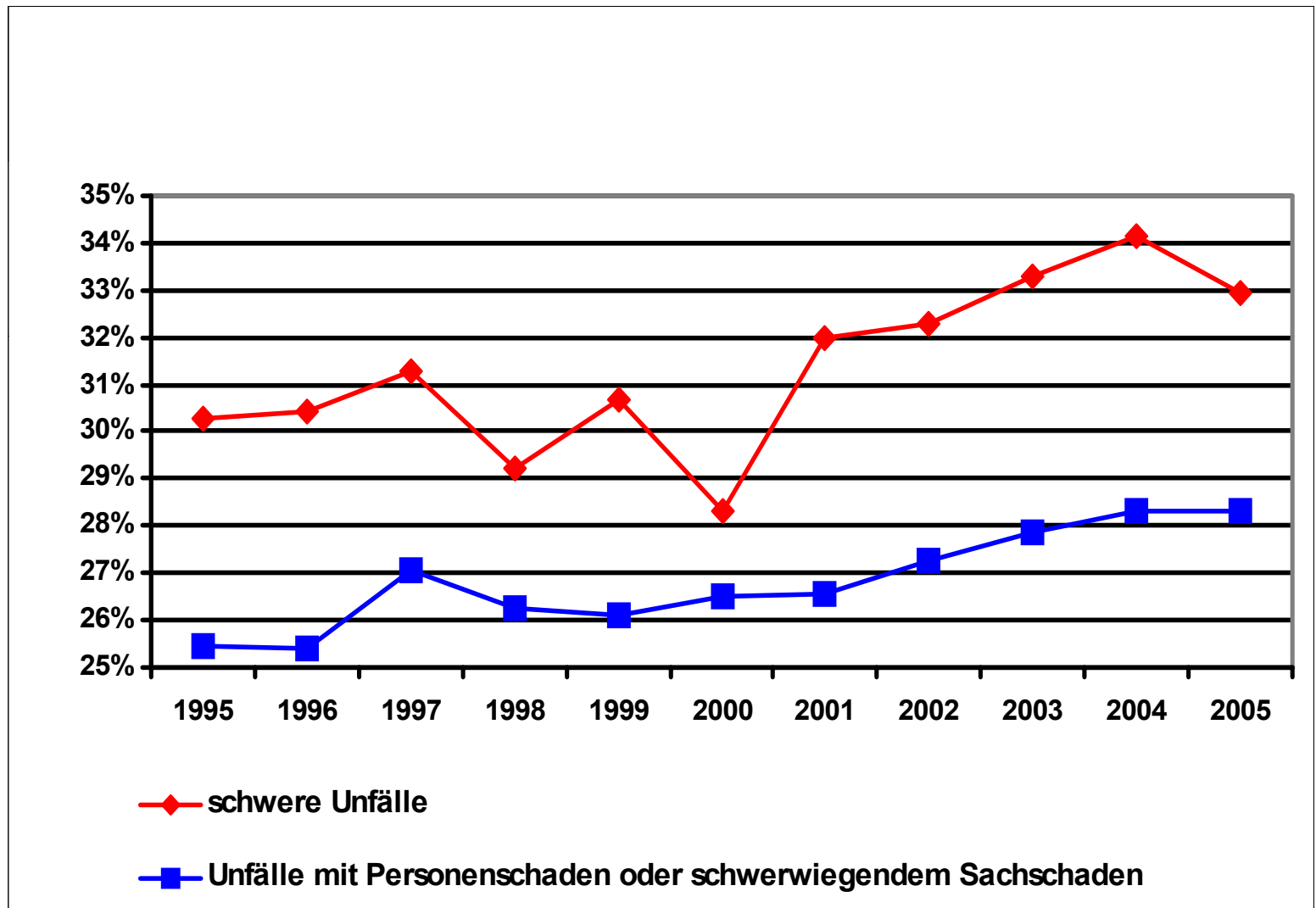


# Re-Analyse Lkw-Fahrerbefragung

Durchschnittliche Anzahl der Lkw-Unfälle im letzten Jahr  
relativiert auf die Jahresfahrleistung (x 10.000)

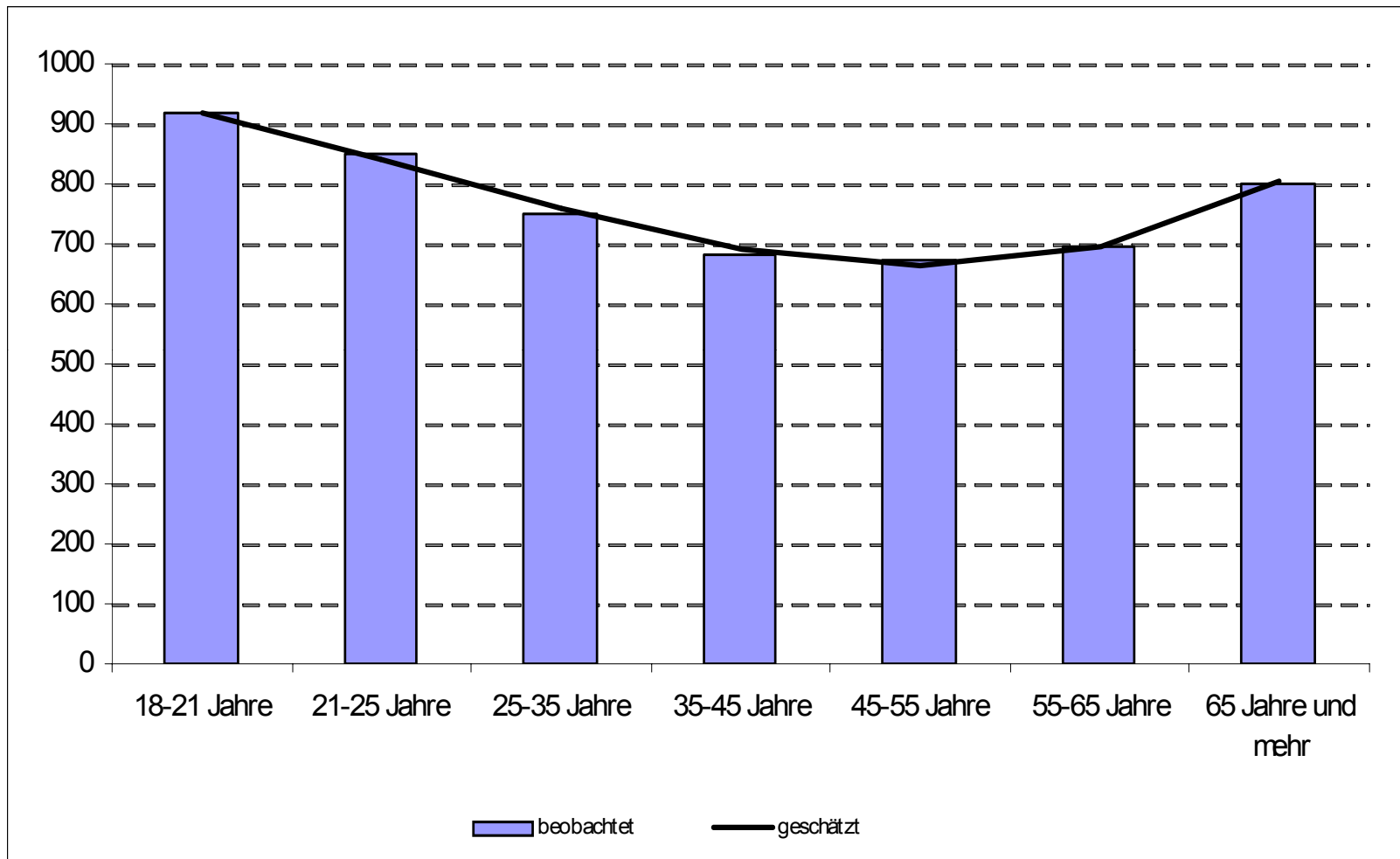


# Anteil älterer Lkw-Fahrer an Unfällen in Bayern



Nach Daten der ZVS-Bayern

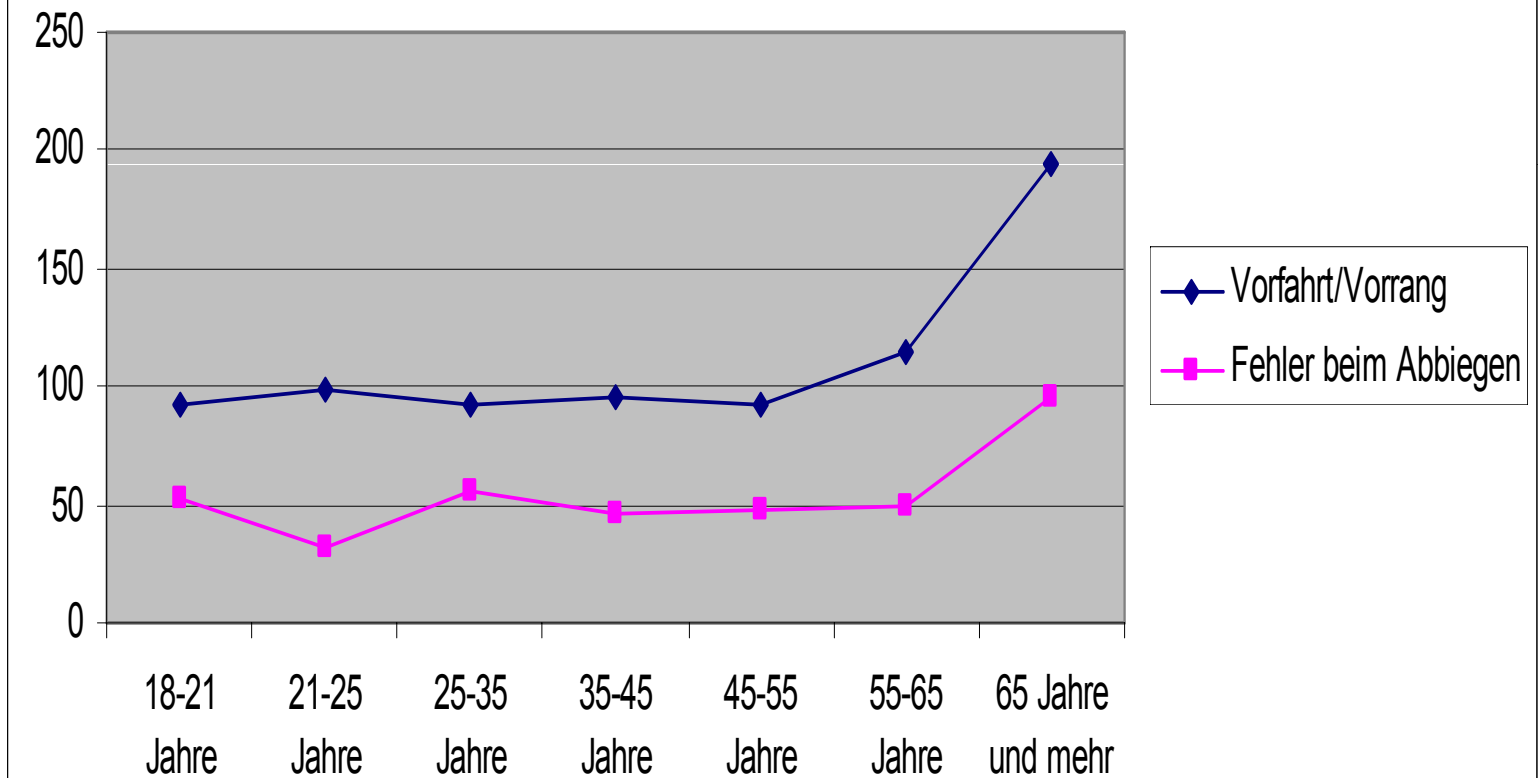
# Fehlverhalten von Lkw-Fahrern



Fehlverhalten insgesamt von beteiligten Fahrern von Güterkraftfahrzeugen je 1000 Beteiligte an Unfällen mit Personenschaden im Jahr 2004 (nach StBA, 2006)  
(eingezeichnete Regressionskurve nach eigener Berechnung)

# StBA (Unfälle Güterkraftverkehr 2004)

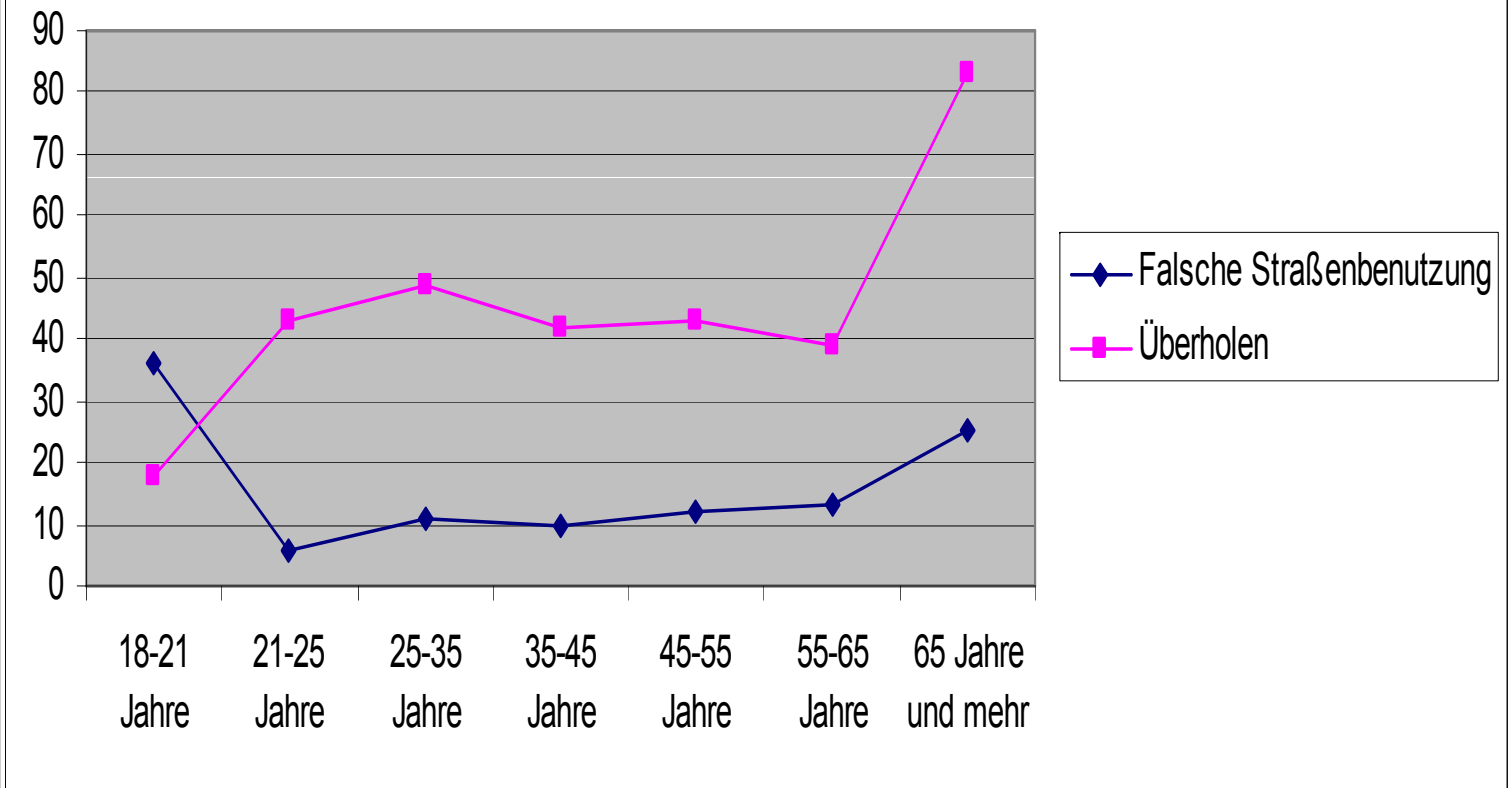
## Fehlverhalten auf Landstraßen



je 1.000 Unfallbeteiligte

# StBA (Unfälle Güterkraftverkehr 2004)

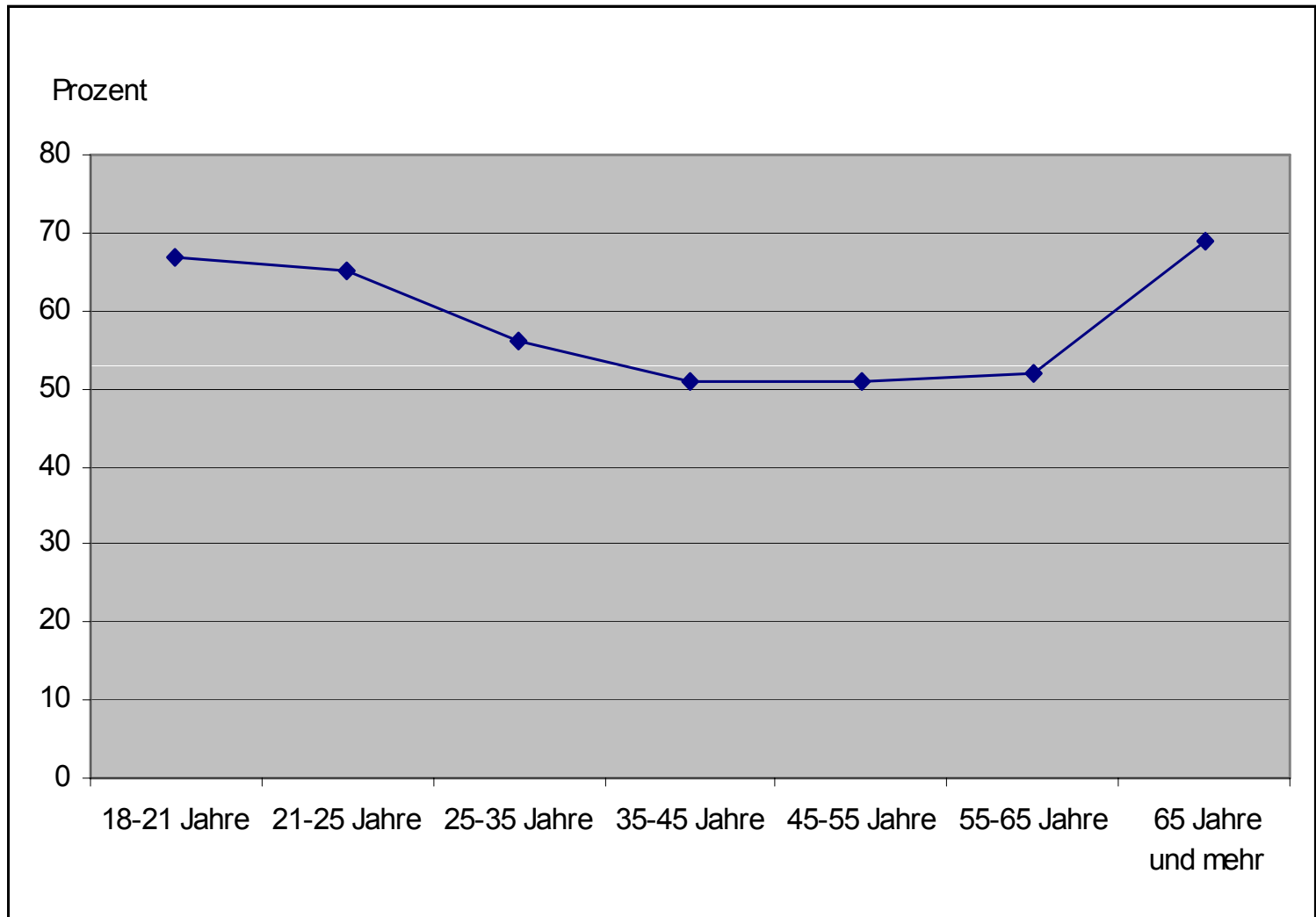
## Fehlverhalten auf Autobahnen



je 1.000 Unfallbeteiligte



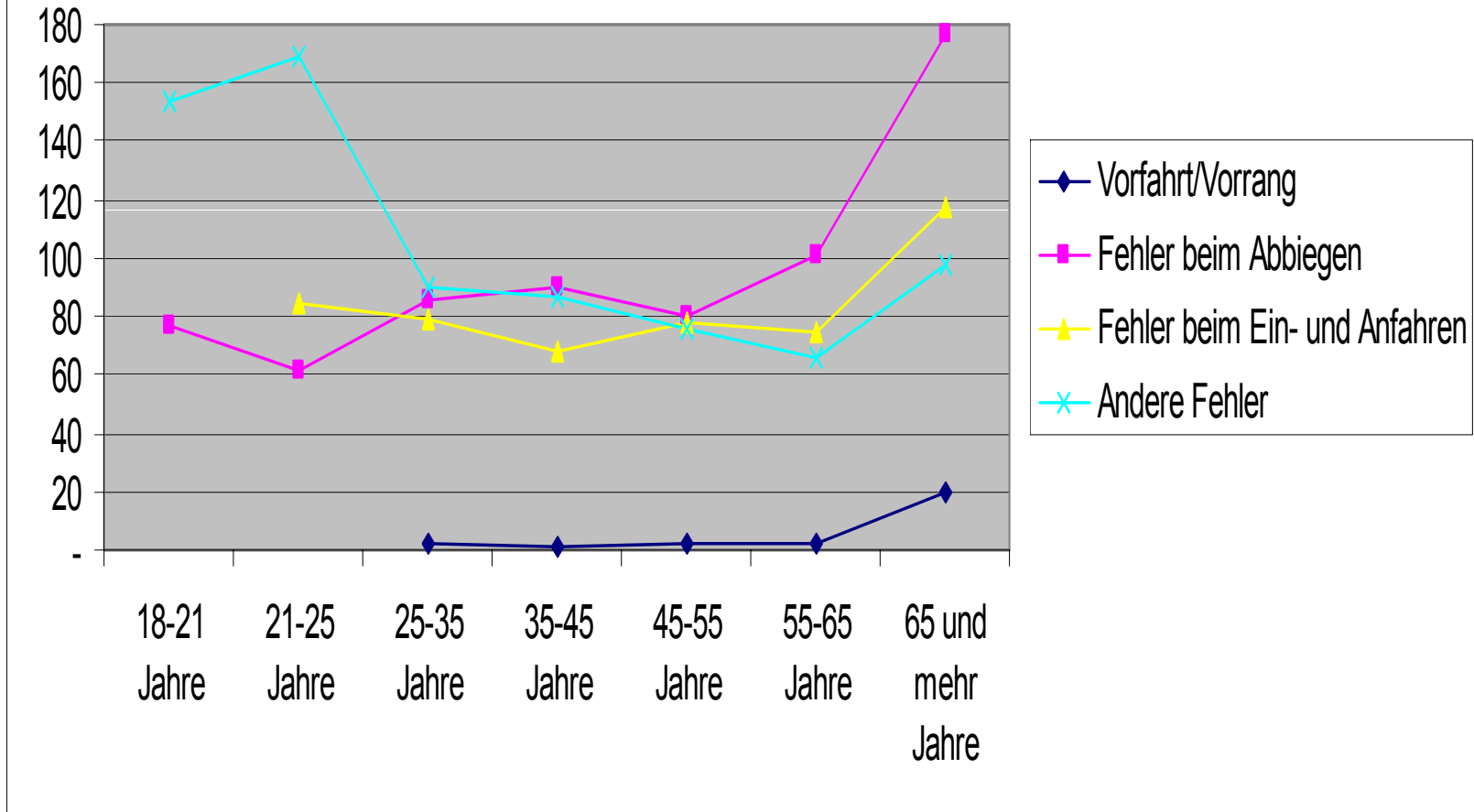
# Unfallverursachung nach Sonderauswertung StBA (2006)



Anteil der Unfallverursachung von Fahrern von Güterkraftfahrzeugen über 7,5 t je 1000 Beteiligte an Unfällen mit Personenschaden im Jahr 2004 nach Altersklassen

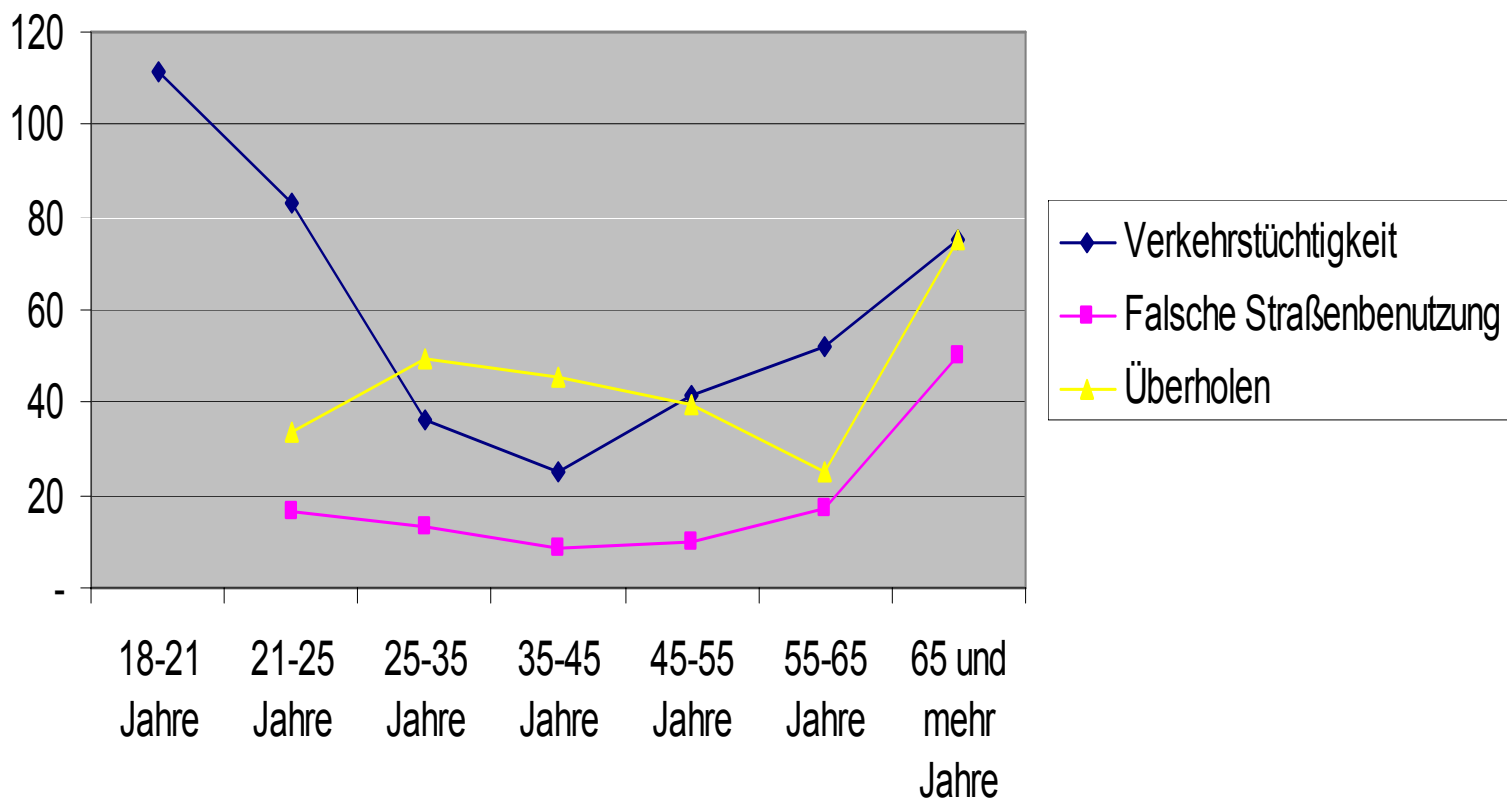
# Sonderauswertung StBA (2006)

## Fehlverhalten außerhalb von Ortschaften, ohne Autobahn



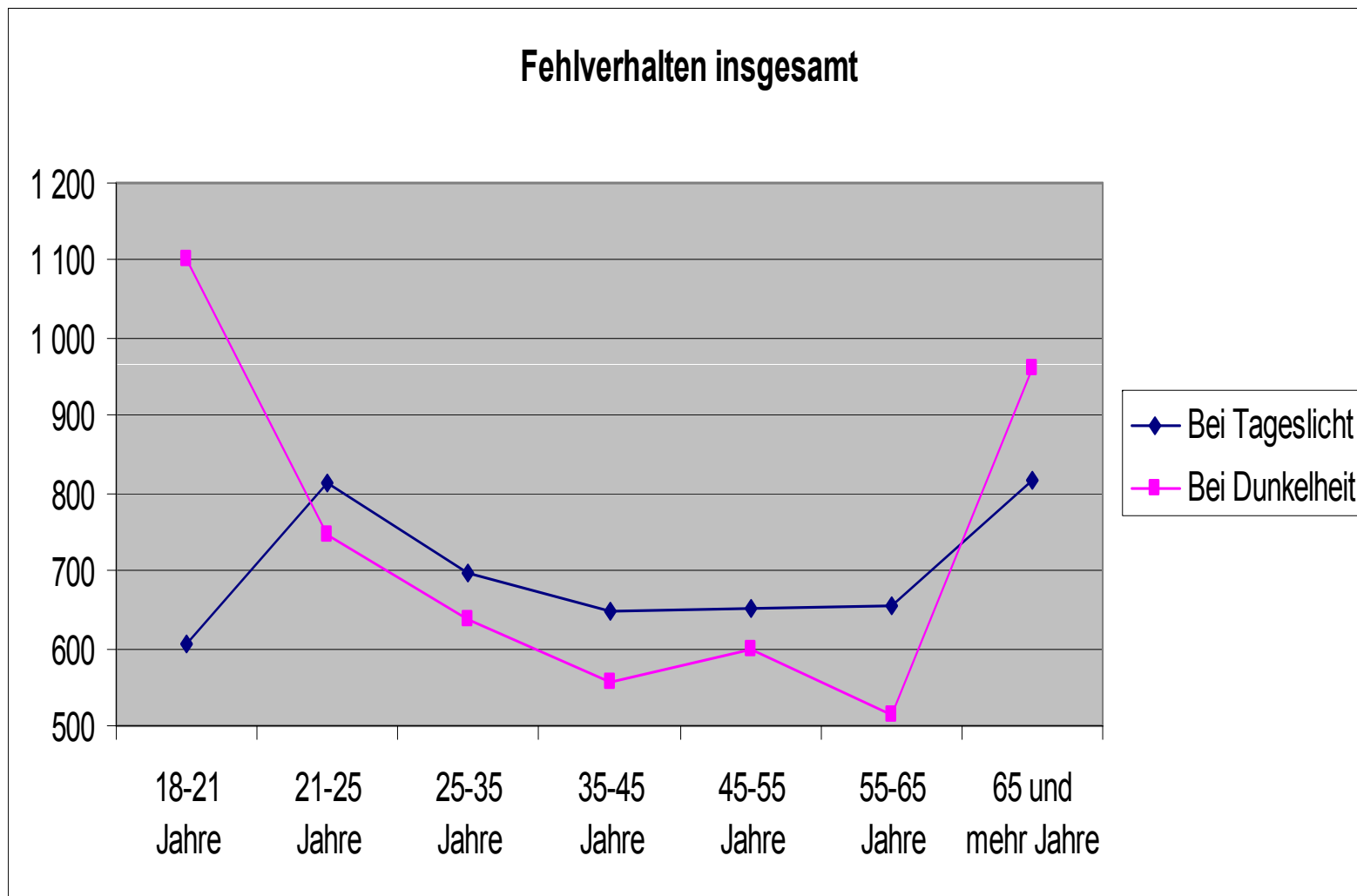
je 1.000 Unfallbeteiligte

## Fehlverhalten auf Autobahnen



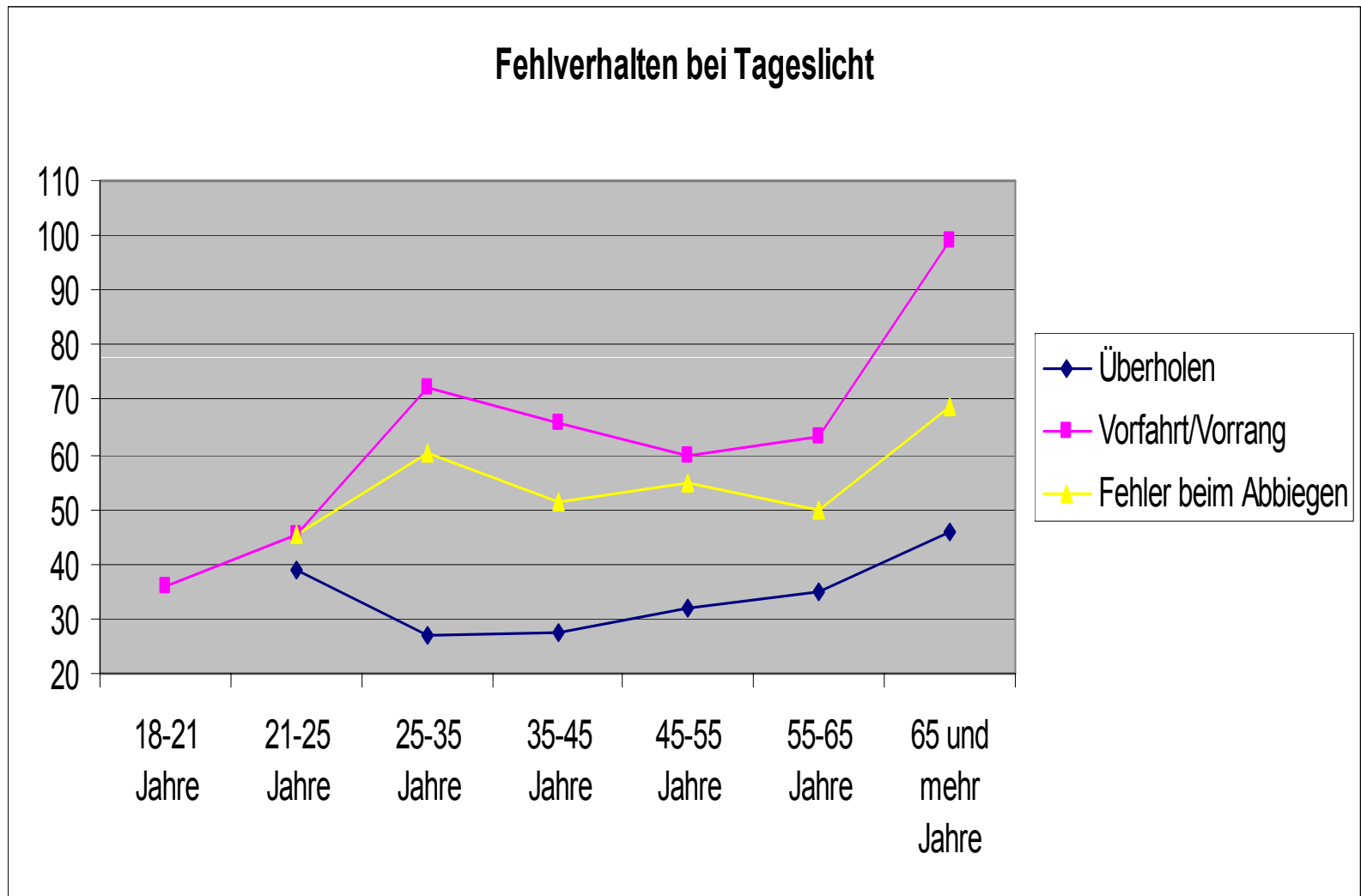
je 1.000 Unfallbeteiligte

# Sonderauswertung StBA (2006)



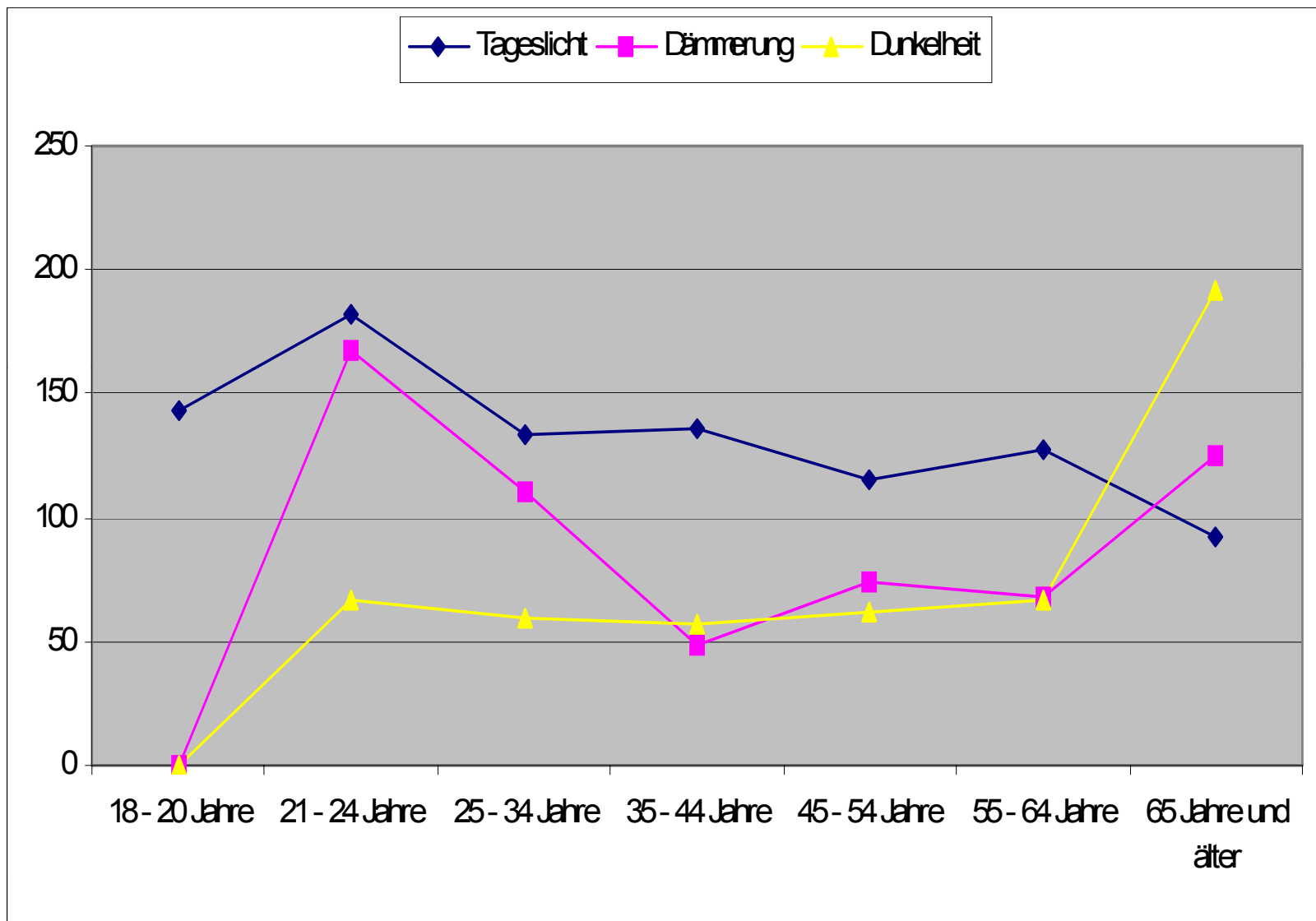
je 1.000 Unfallbeteiligte

# Sonderauswertung StBA (2006)



je 1.000 Unfallbeteiligte

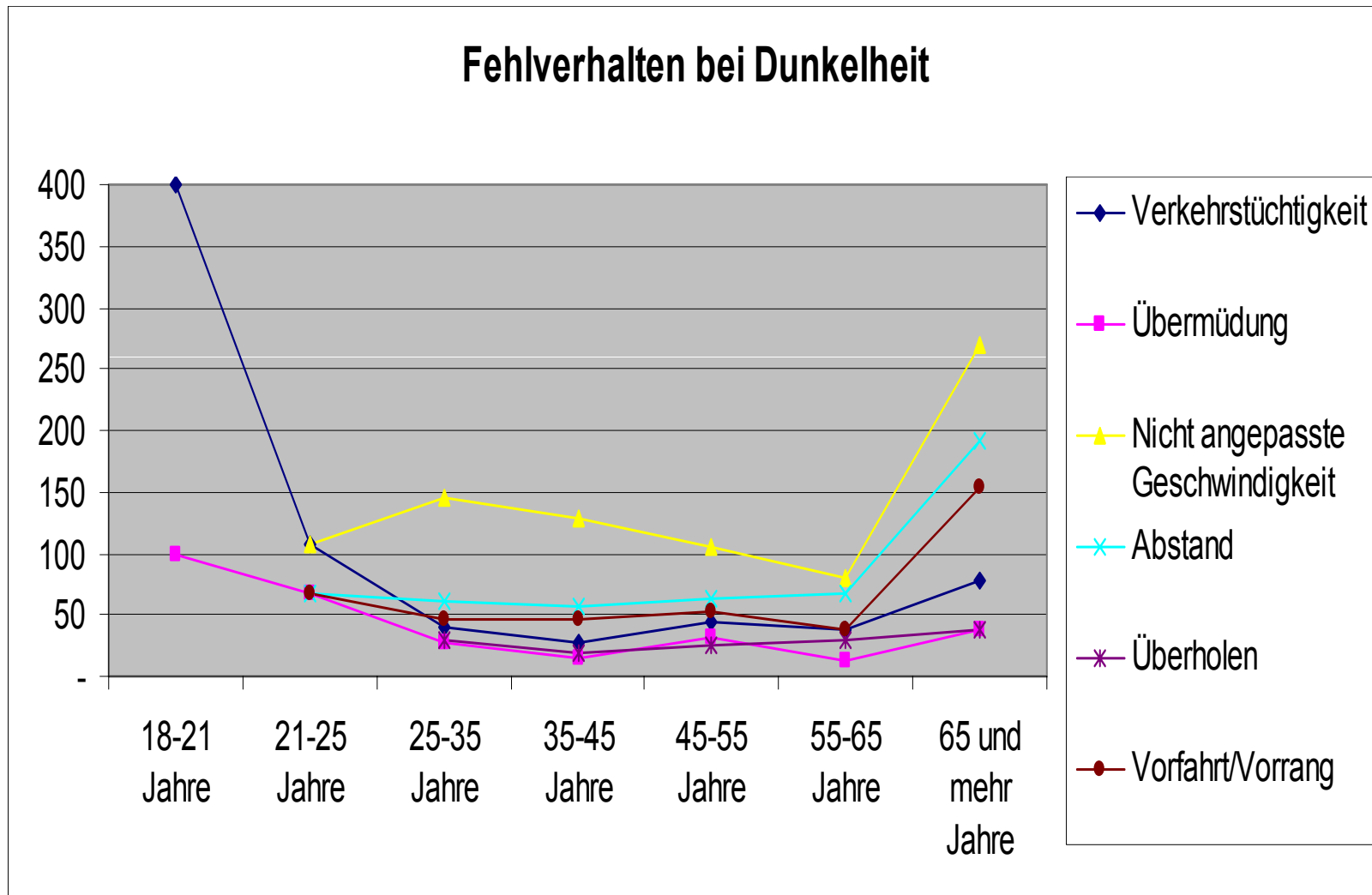
# Sonderauswertung StBA (2006): Abstandsfehler



je 1.000 Unfallbeteiligte

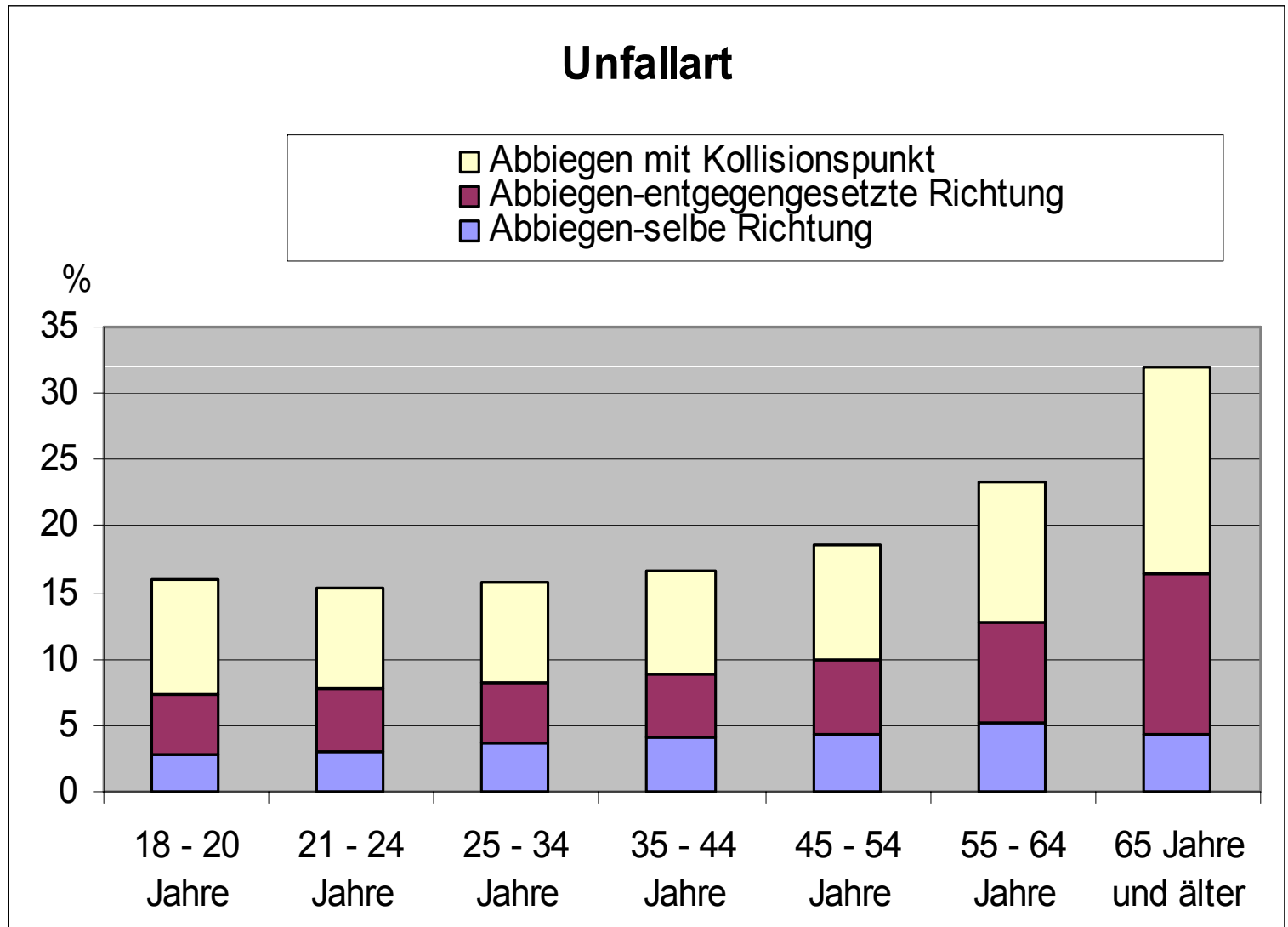
# Sonderauswertung StBA (2006)

## Fehlverhalten bei Dunkelheit



je 1.000 Unfallbeteiligte

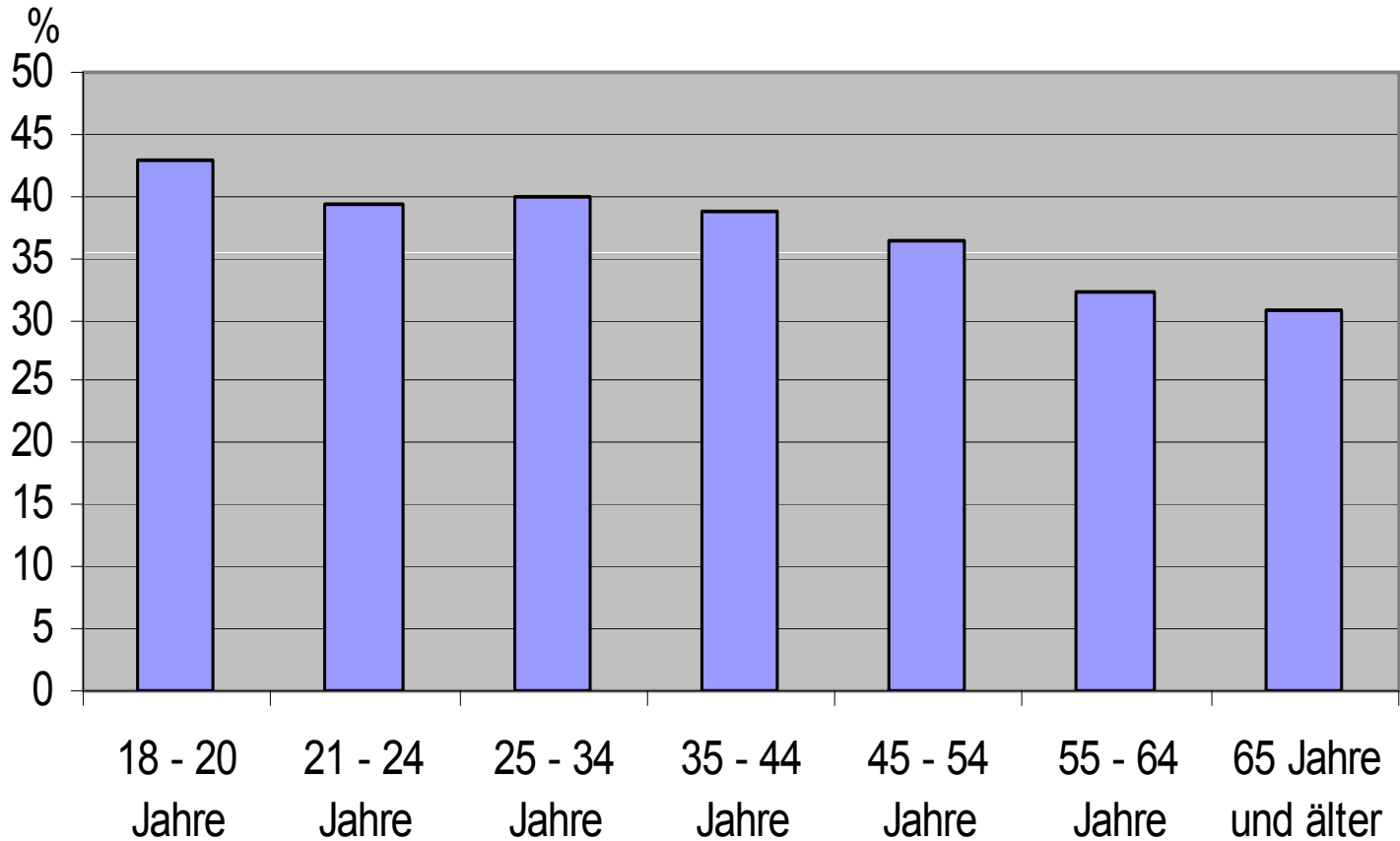
# US-Daten „Truck Accidents“\*



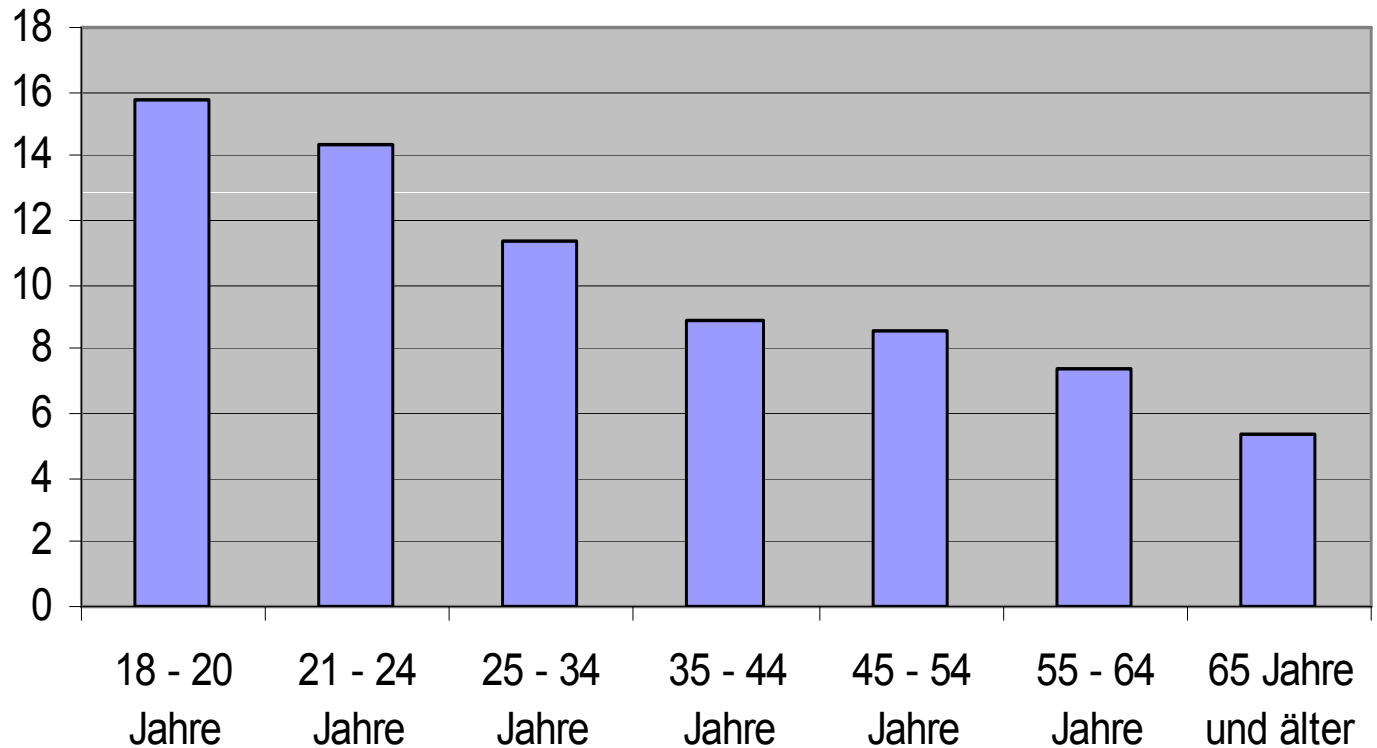
\* Datenbank mit 50.000 Unfällen aus den Jahren 1998-2003



## Unfallart (Auffahrunfälle)

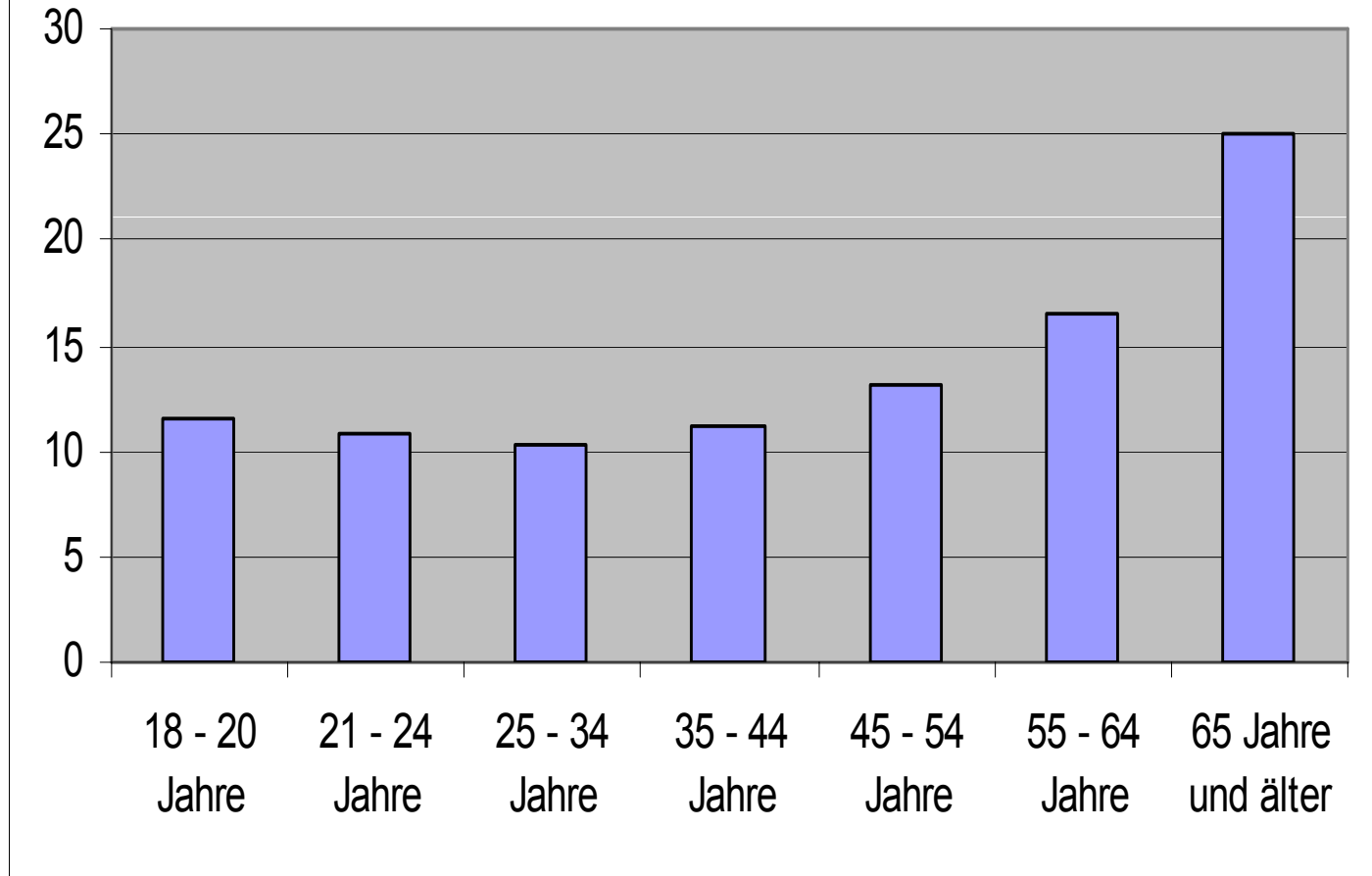


## Unfallbedingende Faktoren (zu schnell)

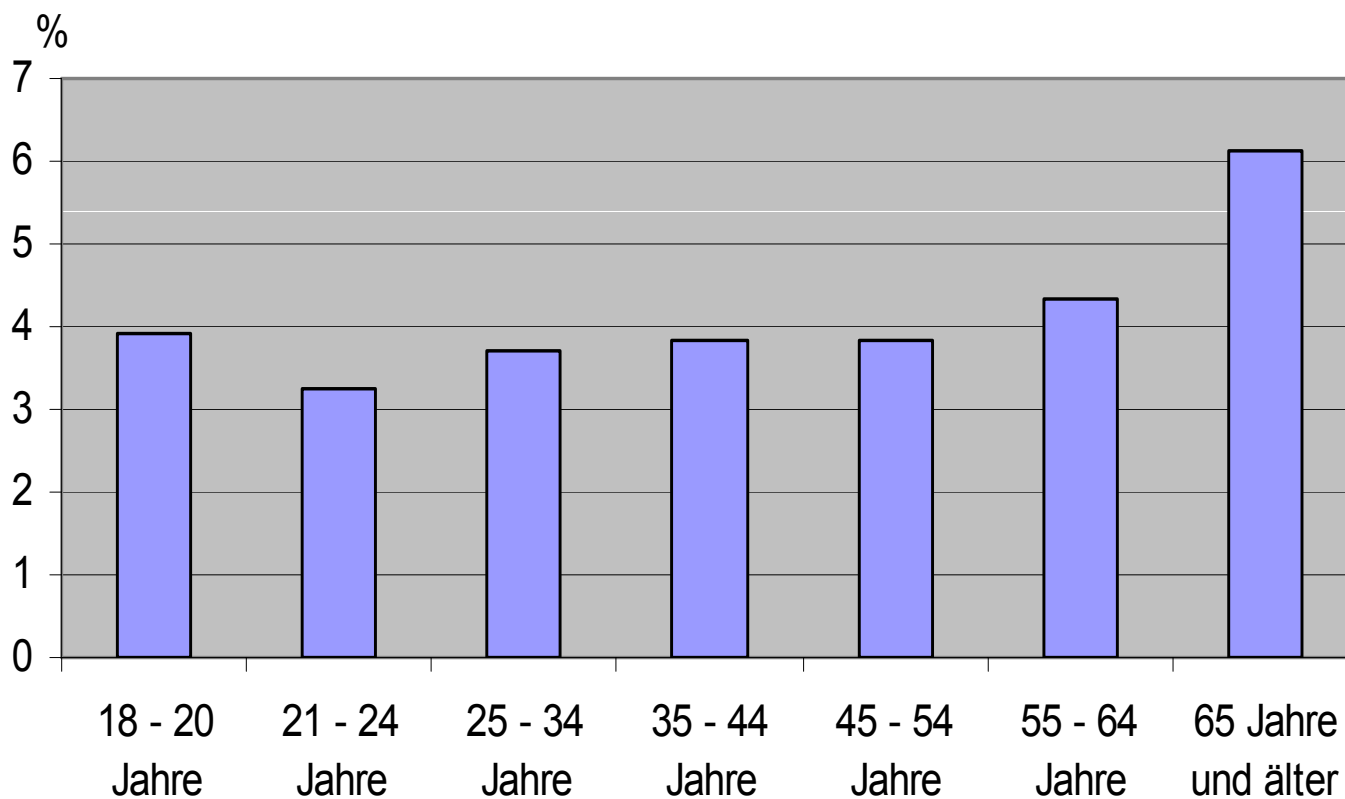


# US-Daten „Truck Accidents“

## Unfallbedingende Faktoren (Vorfahrtverletzung)



## Unfallbedingende Faktoren (Rotlichtverletzung)



## Fazit

Vor dem Hintergrund des demografischen Wandels, der Zunahme des Güterverkehrs und des Mangels an jungen Nachwuchsfahrern ist das Thema „Ältere Lkw-Fahrer“ relevant hinsichtlich :

- der Verkehrssicherheit;
- Arbeits- und Gesundheitsschutzaspekten.

Weiterbildungs- und Trainingsangebote:

- Allgemeine Gefährdungseinschätzung (inkl. Gurtnutzung und Ladungssicherung), Lenk-Ruhezeiten sowie technische Hilfen im Lkw.
- Angesichts der schweren Erreichbarkeit der Fahrer, der kleinbetrieblichen Struktur des Transportgewerbes und der mangelhaften Sicherheits- und Gesundheitsschutzorganisation erscheinen aber Weiterbildungsangebote an die Unternehmen (Speditionen, Disponenten, Verlader) selbst als vielversprechender (gezielte Information und Sensibilisierung der Unternehmen hinsichtlich Verbesserung von Logistik, Disposition, Routenplanung, Arbeits- und Gesundheitsschutz).

## Arbeitsplatz Fahrer:

- Ergonomische Gestaltung (Informationsgestaltung der Fahrer-Fahrzeug-Schnittstelle, Gestaltung von Sitzen und Fahrerkabine, Auf- und Abstieg zur Kabine);
- Arbeitsumgebungsbedingungen (v.a. hinsichtlich Logistik und Disposition);
- Fahrzeugtechnische Maßnahmen (ACC, LDW).

„Enforcement“:

- Verbindliche Einführung retroreflektierender Konturmarkierungen;
- Umsetzung des Arbeitsschutzgesetzes;
- Verstärkte Kontrollen im Verkehr (z.B. Lenkzeiten) sind hinsichtlich ihrer praktischen Umsetzung unrealistisch, treffen vornehmlich das schwächste Glied der Transportkette (die Fahrer) und weniger die verantwortlich zeichnenden Unternehmen.