

Sicherheit und Gesundheitsschutz bei Paket- und Lieferdiensten

Schwerpunkt der Arbeitsinspektion 2024

Impressum

MedieninhaberIn, VerlegerIn und HerausgeberIn:

Bundesministerium für Arbeit, Soziales, Gesundheit, Pflege und Konsumentenschutz (BMASGPK)

Sektion VIII - Arbeitsrecht und Zentral-Arbeitsinspektorat

Verfasserin: VIII/A/2

Favoritenstraße 7, 1040 Wien

arbeitsinspektion.gv.at

Wien Juli 2025

Inhalt

Ausgangssituation, Ziele	5
Daten, Ergebnisse, Erkenntnisse in aller Kürze	6
Kontrollen in Verteilzentren (Phase 1)	7
Kontrollen von Paket- und Lieferdiensten (Phase 2)	8
Kontrollen und Beanstandungen Top-18	9
Diskussion der Ergebnisse	10
Sicherheit und Gesundheitsschutz	10
Arbeitszeit, Lenkprotokoll-VO	12
Arbeitsrechtliche Fragestellungen	13
Leitlinie für Arbeitgeber:innen	15

Ausgangssituation, Ziele

Die Arbeits- und Beschäftigungsbedingungen von Paket- und Lieferdiensten standen wiederholt im Fokus von Medien, parlamentarischen Anfragen, Studien und Pressemeldungen. Diese Branche hat insbesondere durch die COVID-19-Pandemie stark an Bedeutung gewonnen. Dies lässt sich nicht nur an den Beschäftigtenzahlen ablesen, sondern wurde auch in Unfallstatistiken der AUVA sichtbar.

Die Tätigkeiten der Beschäftigten sind körperlich und geistig fordernd. Typische Problemfelder sind algorithmisch gesteuerte Arbeitsverfahren, unsichere Arbeitszeiten sowie Nacht- und Wochenendarbeit, eine belastende Arbeitsumgebung, ungeeignete Arbeitsmittel, Heben und Tragen von Lasten, psychische Belastungen aufgrund verbaler Aggression und physischer Gewalt sowie Koordinationsprobleme durch Sub-Vergaben.

Aus einem Bericht eines Arbeitsinspektors:

„Bei der Befragung der Arbeitnehmer:innen klang immer wieder durch, dass das Arbeitspensum sehr hoch sei und durch die geringe Bezahlung je ausgeliefertem Paket dies auch notwendig sei. Hier wäre der Gesetzgeber gefordert, Mindeststandards zu definieren.“

Mit dem Schwerpunkt der Arbeitsinspektion 2024 sollten eine Sensibilisierung und Bewusstseinsbildung über die Gefahren und Belastungen in der Branche geschaffen und eine Verbesserung der Arbeitsbedingungen für die Beschäftigten erreicht werden. Ziel war auch der Aufbau von Wissen in der Arbeitsinspektion über die Branche und die dort herrschenden Arbeitsbedingungen.

Aus einem Bericht eines Arbeitsinspektors:

„Es war gut und wichtig, in diesem Wirtschaftszweig als Arbeitsinspektion Präsenz zu zeigen. Insbesondere, dass die Lenkerinnen und Lenker in den Verteilzentren einmal selbst ein Arbeitsinspektionsorgan und dessen Tätigkeit zu ihrem Schutz live erleben konnten. Das wäre sonst, weil die Arbeitsinspektion bei Straßenkontrollen nicht präsent ist, bei den Paket- und Lieferdiensten nicht möglich gewesen.“

Der Schwerpunkt wurde in **zwei Phasen** durchgeführt:

1. In der **ersten Phase – April bis Juni 2024** – wurden große Verteilzentren (z.B. Amazon, Post, DPD, UPS ...) kontrolliert und beraten.
2. In der **zweiten Phase – September bis Dezember 2024** - erfolgten Kontrollen und Beratungen in den Paket- und Lieferdiensten selbst.

Verteilzentren wurden wegen des Zusammenspiels von Verteilzentren mit den die Aufträge übernehmenden Paket- und Lieferdiensten (PLD) in einem eigenen Teil bearbeitet. Den zweiten Teil bilden die „übrigen“ **Paket- und Lieferdienste**. Dazu gehören z.B. auch Essenszusteller, Pharma-Großhändler und Fahrradbotendienste.

Daten, Ergebnisse, Erkenntnisse in aller Kürze

An den Kontrollen und Beratungen arbeiteten mehr als 70 Arbeitsinspektor:innen mit.

Kontrolliert und beraten wurden in Phase 1:

- 38 Verteilzentren (VZ),
- 172 Paket- und Lieferdienste, die bei der Kontrolle eines VZ angetroffen wurden.

In Phase 2 wurden 149 Paket- und Lieferdienste kontrolliert und beraten. Insgesamt (beide Phasen) wurden in 157 Fällen Arbeitgeber:innen schriftlich zur Behebung von Mängeln (336) aufgefordert.

Die Mängel (Summe über beide Phasen) betrafen insbesondere (Top 5):

- Präventivfachkräfte, insbes. Bestellung: 60
- Allgemeine Themen, wie Evaluierung, Information, Unterweisung: 47
- Arbeitszeitaufzeichnungen: 45
- Pflichten betreffend digitalem Kontrollgeräts: 36
- Arbeitszeit Aufzeichnungspflicht: 22

Good-Practice

„Ein besonders gelungenes Beispiel konnte bei einem Kleintransportunternehmen festgestellt werden. Der Unternehmer unterstützt nicht nur aktiv bei der Beladung der Fahrzeuge, sondern übernimmt auch eine zentrale Rolle als Bindeglied zwischen den Fahrern und dem Verteilzentrum. Bei sprachlichen

Hürden agiert er als Dolmetscher für seine Beschäftigten und sorgt dafür, dass alle wichtigen Informationen klar und verständlich übermittelt werden.“

Kontrollen in Verteilzentren (Phase 1)

- Es wurden 38 Verteilzentren kontrolliert.
- 172 Kontrollen von PLD, die bei der Kontrolle eines Verteilzentrums getroffen wurden.
- 75 Mal wurde eine Aufforderung an Arbeitgeber:innen zur Beseitigung von Mängeln gerichtet (davon 16 Verteilzentren).
- An den Kontrollen waren 74 Arbeitsinspektor:innen beteiligt.

Bericht eines Arbeitsinspektorats:

„Die Präsenz der Arbeitsinspektion im Verteilzentrum und das direkte Gespräch zwischen den Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmern sowie den Arbeitsinspektionsorganen, zu dem es ansonsten aufgrund der fast ausschließlichen Tätigkeit der Lenkerinnen und Lenker fernab von ihrer Arbeitsstätte eigentlich nie kommt, wurde von den Lenkerinnen und Lenkern sehr geschätzt.“

Festgestellt wurde insbesondere unzureichende Koordination zwischen den Vertragspartnern (Verteilzentrum und beauftragtes Frachtunternehmen). Diese Mängel bemerkt man insbesondere dann, wenn zwar in Frachtverträgen oder Lohnverträgen beispielsweise festgelegt wurde, dass die Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmer im Verteilzentrum Sicherheitsschuhe zu tragen hätten, dies aber unterblieb.

Eine mangelhaft erfolgte Evaluierung der Gefahren für den Muskel- und Skelettapparat wurde in drei Verteilzentren beanstandet.

Berichte von Arbeitsinspektoraten:

„Bei den Entladearbeiten in dem angedockten Container wurde festgestellt, dass die Hebetätigkeit von den Arbeitnehmern nicht in ergonomischer und rückschonender Körperhaltung durchgeführt werden. Die Pakete wurden stehend mit rundem Rücken gehoben. Die Arbeitnehmer sind in der ergonomisch richtigen Durchführung dieser Arbeiten zu unterweisen und zur belastungsminimierenden Ausführung anzuhalten.“

„Im Zuge der Erhebung wurde festgestellt, dass in der vorgelegten Evaluierung (Heben und Tragen) nur die Pakete mit einem Lastgewicht von 20 kg berücksichtigt wurden, obwohl auch Pakete mit einem Lastgewicht von bis zu 50 kg manipuliert werden.

Lässt es sich nicht vermeiden, dass Lasten manuell gehandhabt werden müssen, so sind im Rahmen der Ermittlung und Beurteilung der Gefahren (Arbeitsplatzevaluierung) insbesondere die Merkmale der Last, der erforderliche körperliche Kraftaufwand, die Merkmale der Arbeitsumgebung und die Erfordernisse der Aufgabe zu berücksichtigen.“

Weitere (einzelne) Mängel betrafen die Gestaltung von Verkehrswegen (Breite, Zustand), die Temperatur von Arbeitsräumen, Gestaltung von Fluchtwegen, Gefahrenstellen an Transporteinrichtungen (Förderbänder, Rutschen), Lärmbelastung, psychische Belastungen und Prüfpflichten.

Kontrollen von Paket- und Lieferdiensten (Phase 2)

In der **zweiten Phase – September bis Dezember 2024** erfolgten Kontrollen und Beratungen in den Paket- und Lieferdiensten selbst, dazu gehören z.B. auch Essenszusteller, Pharma-Großhändler und Fahrradbotendienste.

- Es wurden **155 Kontrollen** in **149 Paket- und Lieferdiensten** durchgeführt.
- An den Kontrollen waren **66 Arbeitsinspektor:innen** beteiligt.
- **82 Arbeitgeber:innen** wurden schriftlich zur **Behebung der Mängel** aufgefordert.

38 Kontrollen fanden in Privatwohnungen (Unternehmenssitz, Arbeitsstätte) statt, bei 11 weiteren Kontrollen konnte am Unternehmenssitz niemand angetroffen werden. Wenn eine Kontaktaufnahme überhaupt möglich war, konnten Ersatztermine gefunden werden. In Einzelfällen fand ein Treffen mit dem/der Arbeitgeber:in außerhalb der Arbeitsstätte statt, z.B. in einem Schnellrestaurant.

Aus den Berichten der Arbeitsinspektorate:

„Zusammenfassend kann gesagt werden, dass der Schwerpunkt seitens der Arbeitgeber sowie der Arbeitnehmer für positiv befunden wurde.“

„Subfirmen haben ihre „Standorte“ hauptsächlich in Privatwohnungen, deswegen konnten dort nur selten Personen angetroffen werden. Aufgrund

dieser Gegebenheiten war ein Kontakt mit den Fahrern fast nicht möglich. Die meisten Mängel, die festgestellt wurden, waren daher die fehlenden Präventivdienstbetreuungen.“

„Die angetroffenen Personen/Arbeitgeber waren großteils der deutschen Sprache nicht mächtig, daher war eine Kommunikation nur sehr schwer möglich.“

Kontrollen und Beanstandungen Top-18

	Phase 1 VZ	Phase 1 PLD bei VZ	Phase 2 alle PLD	Summe
Kontrollen	38	249	155	442
Betriebe (AG)	38	172	149	359

VZ ... Verteilzentren

PLD ... Paket- und Lieferdienst

PLD bei VZ ... Paket- und Lieferdienst kontrolliert im Rahmen der Kontrolle des VZ

kontrollierte Themen (Top 18)	Phase 1 VZ	Phase 1 PLD bei VZ	Phase 2 alle PLD	Summe
Arbeitsvorgänge	20	178	67	265
Allgemeine Themen, wie Evaluierung, Information, Unterweisung, Sicherheitsvertrauenspersonen	28	111	103	242
Lenker (Lenkzeiten, Lenkprotokoll)	0	161	65	226
Persönliche Schutzausrüstung	19	154	51	224
Arbeitszeit	14	121	77	212
Gestaltung von Arbeitsstätten	27	52	80	159
Arbeitsmittel	16	95	39	150
Arbeitsruhe	6	87	49	142
Präventivfachkräfte, insbes. Bestellung	18	21	92	131
Flucht, Erste Hilfe, Brandschutz	23	21	61	105
Belastungen des Muskel- und Skelettsapparates	11	43	22	76
Psychische Belastungen	6	16	25	47
Prüfungen	11	5	25	41
Sicherheitsvertrauenspersonen	10	2	29	41
Sonstige	1	22	18	41
Arbeitsstoffe	1	21	18	40
Mutterschutz	7	1	12	20
Elektroschutz	1		15	16

Beanstandungen (TOP 18)	Phase 1 VZ	Phase 1 PLD bei VZ	Phase 2 alle PLD	Summe
Präventivfachkräfte, insbes. Bestellung		11	49	60
Allgemeine Themen, wie Evaluierung, Information, Unterweisung	7	4	36	47
Arbeitszeitaufzeichnungen		25	20	45
Pflichten betreffend dig. Kontrollgerät		22	14	36
Arbeitszeit Aufzeichnungspflicht		14	8	22
Flucht, Erste Hilfe, Brandschutz	5	3	13	21
Prüfungen	1	3	12	16
Persönliche Schutzausrüstung		13	2	15
Bestellung Sicherheitsvertrauenspersonen	1		14	15
Gestaltung von Arbeitsstätten	4	2	6	12
Evaluierung psychischer Belastungen	1	1	6	8
Arbeitsmittel	1	2	3	6
Elektroschutz			6	6
Evaluierung nach dem MSchG	2		4	6
Belastungen des Muskel- und Skelettapparates	3	2	1	6
Brand- und explosionsgefährliche Arbeitsstoffe			4	4
Arbeitsstoffe			3	3
Arbeitszeit - Höchstgrenzen			2	2

Diskussion der Ergebnisse

Bei der Diskussion der Ergebnisse muss deutlich zwischen Sicherheit und Gesundheitsschutz und Arbeitszeitregelungen unterschieden werden. Die Kontrolle der Anforderungen zu Sicherheit und Gesundheitsschutz am Arbeitsplatz ist mit den Kontrollmöglichkeiten der Arbeitsinspektion gut machbar. Ganz anders sieht es allerdings bei der Kontrolle der Arbeitszeit der Arbeitnehmer:innen der Fuhrunternehmer aus. Die Kontrollmöglichkeiten der Arbeitsinspektion sind hier stark begrenzt, wenn nicht gar unzureichend.

Sicherheit und Gesundheitsschutz

Die Top-5 der Mängel – Präventivfachkräfte (insbes. Bestellung), allgemeine Themen (Evaluierung, Information, Unterweisung) sowie Arbeitszeit - zeigen deutlich, dass wir es hier mit einer Branche zu tun haben, die – vor allem bedingt durch die Betriebsgrößen

(85 % der Betriebe haben weniger als 50 AN, 45 % haben nicht mehr als 10 AN) – in weiten Teilen erst beginnt, sich mit Arbeitsschutz auseinanderzusetzen.

Auffällig ist anhand der Daten zu den festgestellten Mängeln, dass die Branche im Vergleich mit anderen Bereichen eben **nicht** auffällig ist. → Dies betrifft insbesondere die Mängel Arbeitsvorgänge/Muskel- und Skelettbelastungen und die psychischen Belastungen.

Aus den Berichten der Arbeitsinspektorate:

„Die großen Verteilzentren beschäftigen eigenes Personal und die Kontrollen sind positiver ausgefallen als erwartet. Es wurde festgestellt, dass es ein relativ gutes System zwischen den Verteilzentren und den fremden Frächtern gibt.“

„Bei den Subfirmen der Frächter musste festgestellt werden, dass es sehr wohl Handlungsbedarf gibt, wie z.B. die Bereitstellung von Aufenthaltsräumen, Sanitäreinrichtungen.“

„In den Verteilhallen sollten durchwegs Sicherheitsschuhe getragen werden, was von vielen Zustellern allerdings ignoriert wird. Die Verteilzentren geben zwar diese Order aus, kümmern sich weiter aber - mit Ausnahme eines VZ – nicht darum.“

„Präventivdienste, Evaluierungen und Mitarbeiterunterweisungen waren den meisten Arbeitgebern entweder nicht bekannt oder wurden nicht durchgeführt.“

Die mit Fragebögen speziell erhobene **Arbeitsbelastung** durch weitere Faktoren zeigte wenig Unterschiede zwischen den Angaben der Fahrer:innen in der ersten Phase (angetroffene AN der Frächter in den VZ) und den Angaben der Arbeitgeber:innen in der zweiten Phase (für VZ fahrende Frächter), was darauf hindeutet, dass das Ergebnis als gesichert angesehen werden kann. Die Arbeitsbelastung ist zwar als hoch einzustufen, jedoch als bewältigbar.

Frage	PLD in Verteilzentren – Phase 1 (172)	PLD die für Verteilzentren tätig sind Phase 2 (96)
Sind die Touren bewältigbar (subjektive Einschätzung der Fahrer:innen)?	95 %	90 %
Können Touren beeinflusst werden? (z.B. können Teile abgelehnt oder an Kolleg:innen weitergegeben werden)	70 %	75 %
Sind Lieferzeiten fix vorgegeben?	35 %	55 %
Können Empfänger:innen eine Bewertung der Lieferung vornehmen?	90 %	80 %
Haben die Bewertungen einen negativen Einfluss auf die weitere Tätigkeit (weniger Aufträge, abgelegene Liefergebiete o.ä.?)	40 %	20 %
Tatsächlicher Beginn AZ?	20 % der AN beginnen ihre Arbeit vor 5.30 Uhr, weitere 60 % vor 7.00 Uhr.	35 % der AN beginnen ihre Arbeit vor 5.30 Uhr, weitere 45 % vor 7.00 Uhr.
Wie lange dauern Arbeitstage üblicherweise? (gefragt wurden AN)	bis 10 h für 90 % der Arbeitnehmer:innen, für 10 % bis 12.00 Stunden.	bis 10 h für 95 % der Arbeitnehmer:innen, für 5 % bis 12.00 Stunden.
Hat der/die Fahrer:in eine Ansprechperson im Betrieb z.B. für Rückfragen zur Tour, bei Problemen?	95 %	95 %
Sind seitens des AG Maßnahmen vorgesehen, wenn gravierende Mängel am Fahrzeug bestehen? (z.B. Ersatzfahrzeug, Übernahme der Tour durch Kolleg:in ...)	95 %	95 %
WC unterwegs: Ist Fahrer:in Regelung bekannt?	80 %	85 %

Arbeitszeit, Lenkprotokoll-VO

Im Schwerpunkt wurde die Einhaltung der Bestimmungen mit folgenden Fragen näher thematisiert:

- Wird das Lenkprotokoll bzw. werden die AZ-Aufzeichnungen geführt?
- Einsatzzeit maximal 12 h (Hinweis: KV kann Abweichungen zulassen)
- Be- und Entladezeiten müssen in Einsatzzeit berücksichtigt sein

Aus Berichten der Arbeitsinspektorate:

„Arbeitszeitüberschreitungen konnten offiziell keine festgestellt werden.“

„Den befragten Lenkern ist ein Lenkprotokoll praktisch unbekannt, nur sehr vereinzelt waren Aufzeichnungen vorhanden.“

„Die meisten Beschwerden im Kleintransportgewerbe beziehen sich, wie auch einschlägigen Medienberichten zu entnehmen ist, auf die überlangen Arbeitszeiten in diesem Bereich. Diese Arbeitszeiten lassen sich jedoch zumeist nicht von der Arbeitsinspektion bei den Betriebskontrollen nachvollziehen. Laut diesen Aufzeichnungen könnte man davon ausgehen, dass die Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmer bereits Monate im Voraus wissen, wann sie an den einzelnen Tagen nach Hause kommen werden. Das ist lebensfremd und widerspricht allen Berichten zu diesem Gewerbe.“

„Keine Lenkprotokolle, ‚Phantasie‘-Zeitaufzeichnungen (immer gleiche Beginn- und Endzeiten)“

Es ist davon auszugehen, dass die Lenkprotokollpflicht von einem großen Anteil der Betriebe nicht bzw. nicht vollständig beachtet wird. Nachträglich vorgelegte Lenkprotokolle legen die Vermutung nahe, dass diese Aufzeichnungen „für die Arbeitsinspektion“ erstellt wurden. Übliche Betriebskontrollen und die Übermittlung der Lenkprotokolle sind nicht geeignet festzustellen, ob tatsächlich Lenkprotokolle geführt werden oder nicht. Daher wäre eine verstärkte Kontrolle von Lenkprotokollen auf auswärtigen Arbeitsstellen (z.B. Paketzusteller bei der Zustellung in der Fußgängerzone, Kleintransporter bei der Warenanlieferung bei einem Lebensmittelmarkt, auf Baustellen) sowie auch gemeinsame Kontrollen auf der Straße mit der Exekutive sinnvoll.

Die Verwendung eines digitalen Kontrollgerätes mit Fahrerkarte könnte das Lenkprotokoll sinnvoll ersetzen. Damit würden die aufgezeichneten Zeiten die Realität wiedergeben.

Arbeitsrechtliche Fragestellungen

Ziel im Schwerpunkt war es auch, dass die Arbeitsinspektion auch der besonderen rechtlichen, teilweise prekären, Situation der Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmer von Paket- und Lieferdiensten ihre Aufmerksamkeit widmet.

Eine Prüfung, insbesondere der Lohnfuhrverträge bzw. Frachtverträge sollte aufzeigen, ob eventuell **Überlassung** der Arbeitnehmer:innen der Fuhrunternehmer an die für die Verteilzentren verantwortlichen Arbeitgeber:innen vorliegen könnte. In der überwiegenden Zahl der Fälle lag wahrscheinlich **keine** verdeckte Arbeitskräfteüberlassung vor. Aus arbeitsrechtlicher Sicht könnte bei drei Unternehmen eventuell eine verdeckte Arbeitskräfteüberlassung vorliegen. Bei den anderen Paket- und Lieferdiensten enthielt der Vertrag zu wenig Informationen, um eine „sichere“ verdeckte Arbeitskräfteüberlassung festzustellen.

In welchem Ausmaß **Scheinselbstständigkeit** vorliegt, konnte nicht abschließend beurteilt werden. Jedenfalls spräche gegen eine Scheinselbstständigkeit, dass z.B. Fahrer:innen Aufträge ablehnen können.

Zusammenfassend ist festzuhalten, dass es der Arbeitsinspektion im Schwerpunkt nicht möglich war, prekäre Arbeitsverhältnisse zweifelsfrei festzustellen. Die eingesetzte Methode, die Erhebung mit Checklisten zu unterstützen, ermöglichte zwar bestimmte Merkmale abzufragen, eine abschließende Beurteilung war damit allerdings nicht möglich.

Von Arbeitsinspektoraten wurde dazu mitgeteilt:

„Prekäre Beschäftigung wurde nicht festgestellt. In den Verteilzentren sind nur die direkten Auftragnehmer bekannt. Sub-Unternehmer wurden aber in allen Fällen angetroffen. Die Selbstständigen haben eigene Fahrzeuge, können diese aber auch ausleihen. Bei den direkten Auftragnehmern steht ein Pool von 2 bis 3 Reservefahrzeugen zur Verfügung. „Sub-Sub“ wurden nur im Postverteilzentrum angetroffen.“

„In der zweiten Phase wurden auch Essenslieferdienste kontrolliert. Hier konnte festgestellt werden, dass es unterschiedliche Anstellungsverhältnisse gab. Von fixen Anstellungen bis hin zu freien Dienstnehmern wurde alles vorgefunden. Dies hat zwar nicht unmittelbar etwas mit Arbeitsschutz zu tun, sondern sind arbeitsrechtliche Themen, aber dies ist natürlich ein großes Thema in der Branche.“

„Die Klärung der Beschäftigungsverhältnisse, z.B. Scheinselbstständiger, freier Dienstnehmer, ist eigentlich unmöglich für ein Arbeitsinspektionsorgan. Das liegt aber nicht an der Schulung, sondern an der Komplexität dieser Themen und der eigentlich nicht sinnvoll vollziehbaren rechtlichen Regelungen dazu. Hier würde nur die Abschaffung dieser Beschäftigungsformen, die zumeist, aber nicht nachweisbar, das Vorhandensein eines Beschäftigungsverhältnisses verschleiern sollen, helfen.“

Leitlinie für Arbeitgeber:innen

Für die Durchführung des Schwerpunkts hat die Arbeitsinspektion eine Leitlinie mit typischen Fragestellungen zu Sicherheit und Gesundheitsschutz am Arbeitsplatz entwickelt. Diese Fragen und Themen eignen sich auch als Leitlinie für Arbeitgeber:innen, die sie bei der Umsetzung des Arbeitsschutzes im Betrieb unterstützen kann:

Evaluierung - Parameter der zu liefernden Lasten

Basis für den Arbeitsschutz ist die Arbeitsplatzevaluierung. Hier die wesentlichen Parameter für die Ermittlung und Beurteilung der Gefahren:

- Pakete: Anzahl, Gewicht (Bspw. welche Pakete durch zwei Personen zu manipulieren)
- Stückgut: Anzahl, Gewicht, Dimensionen
- Distanzen zwischen den Lieferorten – Tourplan - Zeit
- Essenszustellung: Zeit für Lieferung zwischen „pick up“ und „delivery“
- Zeit für Beladen des Fahrzeugs, Hilfsmittel, Ladungssicherung, Lastverteilung
- Manuelle Lastenhandhabung – Hebe- und Transporthilfen, Unterstützung – wann sind Hebehilfen einzusetzen, wann ist Unterstützung erforderlich (z.B. bei sperrigem Stückgut)

Hinweis: Die körperliche (biomechanische) Belastung durch manuelle Lasthandhabung erfolgt anhand der Checkliste der Arbeitsinspektion: [Checkliste zur Beurteilung von Belastungen bei Jugendlichen und Erwachsenen](#) (Website der Arbeitsinspektion).

Arbeitsorganisation, psychische Belastungsfaktoren, Witterung

- Zeitdruck allgemein – beginnend beim Beladevorgang im Verteilzentrum
- Lieferorte: Anzahl, Distanzen, Parkplätze (→ dadurch hervorgerufener Zeitdruck)
- Lieferzeiten sind fix vorgegeben
- Spannungsfeld Zeitdruck und eigene Sicherheit im Verkehr
- Konfliktsituationen, Beleidigungen, Annäherungsversuche
- Ungewissheit in Bezug auf Liefergebiete, Pausen und Toilettennutzung
- Entgrenzung der Arbeit (mangelnde Abgrenzung der Erwerbsarbeit vom Privatleben)
- Autonomieverlust durch fehlende algorithmische Transparenz
- Als unfair erlebte, algorithmische Arbeitsplanung
- Empfänger:innen können eine Bewertung der Lieferung vornehmen
- Vorkehrungen bei Mängeln am Fahrzeug, die die Sicherheit beeinträchtigen
- Kennt oder hat der/die Fahrer:in eine Ansprechperson hier im Verteilzentrum bzw. beim eigenen Arbeitgeber:in?

- Ist eine Kommunikation (Fahrer:in - Ansprechperson) allgemein und von der Sprache her möglich?
- Steht PSA gegen Kälte und Nässe, ev. Sicherheitsschuhe zur Verfügung?
- Zugang zu Sanitär- und Sozialeinrichtungen für Fahrer:innen am Stützpunkt bzw. Verteilzentrum?
- Zugang zu Sanitäreinrichtungen an auswärtiger Arbeitsstelle (= bei der Auslieferung)?
- Wo können Arbeitspausen verbracht werden?
- Wird Trinkwasser zur Verfügung gestellt?

Arbeitsmittel Fahrrad (bzw. Moped), Lastentransport

Hinweis: Gilt auch für die eigenen Fahrräder der AN

- Auswahl der geeigneten Größe des Fahrrads - Einstellung des „Arbeitsplatzes“ Fahrrad
- Auswahl des geeigneten Fahrrades in Abhängigkeit von Gewicht und Dimensionen der Lasten
- Einschränkungen des Fahrradtransports bei sehr schlechtem Wetter (Starkregen, Schnee, Eis) oder geeignete Ausstattung des Fahrrads; Auswahl der geeigneten Transportsicherung
- Fahren mit ungewöhnlichen Fahrrädern (Lastenräder, E-Bikes)
- Empfehlung: Information über korrektes Verhalten im öffentlichen Verkehr (Verkehrsregeln, FahrradVO)
- Wartung (Herstellerangaben)
- Prüfung E-Bike
- Persönliche Schutzausrüstung – Witterung, Staub, UV (Schutzbrille, Hautschutz)...

Arbeitszeit, Lenkprotokoll-VO

- Wird das Lenkprotokoll bzw. werden die AZ-Aufzeichnungen geführt?
- Einsatzzeit maximal 12 h (Hinweis: KV kann Abweichungen zulassen)
- Be- und Entladezeiten müssen in Einsatzzeit berücksichtigt sein

→ Hinweis Infoblatt WKO

[Informationen zum Lenkprotokoll](#) - WKO

[fahrtenbuch-lenkprotokoll.pdf](#) (wko.at)

(Arbeitszeit-Regelungen gelten nicht für Paketdienste der POST)

