

BerufslenkerInnen am Wort

Befragung von Lkw- und BuslenkerInnen zu
Lenkzeitüberschreitungen, Sicherheit und
Qualität von Rastanlagen und Erfahrungen
mit der verpflichtenden Aus- und Weiterbildung

46

The logo for OGB (Österreichischer Gewerkschaftsbund) features the letters 'OGB' in a bold, red, sans-serif font. The letter 'O' is partially filled with a grey gradient.



Wien, 2012
ISBN 978-3-7063-0434-4

Verkehr und Infrastruktur
Nr 46

BerufslenkerInnen am Wort

**Befragung von Lkw- und BuslenkerInnen zu
Lenkzeitüberschreitungen, Sicherheit und
Qualität von Rastanlagen und Erfahrungen
mit der verpflichtenden Aus- und Weiterbildung**

OGB



Autoren: Franz Greil (AK Wien)
Thomas Hader (AK Wien)
Richard Ruziczka (AK Wien)

Layout: Christine Schwed (AK-Wien)

Zu beziehen bei: Kammer für Arbeiter und Angestellte für Wien
1040 Wien, Prinz-Eugen-Straße 20-22
Tel: +43 1 50165 / 2698
Fax: +43 1 50165 / 2105
E-Mail: christine.schwed@akwien.at

Das Werk ist urheberrechtlich geschützt. Die dadurch begründeten Rechte, insbesondere die der Übersetzung, des Nachdruckes, der Entnahme von Abbildungen, der Funksendung, der Wiedergabe auf photomechanischem oder ähnlichem Wege und der Speicherung in Datenverarbeitungsanlagen, bleiben, auch bei nur auszugsweiser Verwertung, vorbehalten.

© 2012, by Kammer für Arbeiter und Angestellte für Wien, 1041 Wien, Prinz-Eugen-Straße 20-22

Die Deutsche Bibliothek – CIP-Einheitsaufnahme

Ein Titeldatensatz für diese Publikation ist bei Der Deutschen Bibliothek erhältlich

Medieninhaber, Herausgeber, Vervielfältiger: Kammer für Arbeiter und Angestellte für Wien, Prinz-Eugen-Straße 20-22, 1041 Wien.

Vorwort

Die Tätigkeit als BerufslenkerIn, insbesondere im Straßengütertransport, wird von immer weniger Menschen als attraktiver Beruf erlebt. Gleichzeitig stehen sowohl der Bus- als auch der Lkw-Verkehr aufgrund seiner ökonomischen und ökologischen Bedeutsamkeit sehr stark im Fokus der öffentlichen Aufmerksamkeit. Auch die Arbeitsbedingungen der TransportarbeiterInnen sind immer wieder Ausgangspunkt für Diskussionen hinsichtlich der Beschäftigungssituation und möglicher Grauzonen in diesem Wirtschaftssegment.

Die vorliegende Publikation setzt sich mit zwei sehr konkreten Themenstellungen, die für die LenkerInnen in der täglichen Berufsausübung eine wichtige Rolle spielen bzw spielen werden, auseinander. Dies betrifft einerseits die Einhaltung von Lenk- und Ruhezeiten und damit einhergehend die Verfügbarkeit und Qualität von Rastanlagen und andererseits die neue EU-weit verpflichtende Aus- und Weiterbildung für BerufslenkerInnen. Beide Themenkreise wurden von der AK in der Vergangenheit bereits mehrfach anhand von Studien und Tagungen aus Expertensicht analysiert. Die vorliegende Befragung erhebt zu diesen Themen empirisch Einstellungen und Probleme der BerufslenkerInnen und schafft erstmals für Österreich eine umfassende Datengrundlage als Ansatzpunkt für mögliche Verbesserungen.

Wie sich diese Rahmenbedingungen auf die Arbeit der LenkerInnen auswirken und wie sie von den LenkerInnen wahrgenommen und beurteilt werden, konnte bislang lediglich aufgrund von exemplarischen Einzelfallschilderungen abgeleitet werden. Daher war es aus unserer Sicht dringend notwendig, die LenkerInnen direkt anzusprechen – erreicht haben wir hauptsächlich LenkerInnen in größeren Unternehmen mit gutem gewerkschaftlichen Organisationsgrad. An dieser Stelle sei daher vor allem der Gewerkschaft *vida*, den Arbeiterkammern in den Bundesländern und dem Fachausschuss Berufskraftfahrer, die bei Verteilung und Rücklauf der Fragebögen mitgearbeitet haben und vor allem allen LenkerInnen unser herzlicher Dank ausgesprochen, die bei dieser Befragung aktiv mitgewirkt haben und uns mit den ausgefüllten Fragebögen ihr Vertrauen geschenkt haben.

Neben Problemen mit fehlenden Rastanlagen, Überschreitung von Lenk- und Ruhezeiten, zeigt sich, dass zwei bzw drei Jahre, bevor die LenkerInnen ihre verpflichtende Weiterbildung abgeschlossen haben müssen, nur ein geringer Prozentsatz diesbezüglich bereits etwas unternommen hat. Die Verantwortung für die Absolvierung der Weiterbildung liegt aber sicher nicht alleine bei den LenkerInnen. Eine Branche, die über fehlenden Nachwuchs klagt, sollte gerade in Bezug auf die verpflichtende Aus- und Weiterbildung ihrer MitarbeiterInnen proaktiv handeln und besonders energisch tätig werden. Dass dies nicht geschieht zeigt, dass die LenkerInnen weder in Bezug von Ausnahmeregelungen bei Lenkzeitüberschreitungen noch hinsichtlich Gültigkeit und Dauer ihrer Weiterbildung ausreichend informiert sind.

Im Zuge der Befragung hat sich auch gezeigt, dass die LenkerInnen aber nicht nur mit fehlenden Rastplätzen und einem Informationsdefizit in Bezug auf ihre Aus- und Weiterbildung zu kämpfen haben. Als weitere Problemfelder haben sich vor allem die schlechte Bezahlung und die Angst vor Gewalt und Kriminalität herausgestellt. Es zeigt sich auch, dass BerufslenkerInnen – wie von Arbeitgeberseite gerne kolportiert – zwar bereits als BerufseinsteigerInnen über recht passable Einkünfte verfügen können. Da diese Einkünfte aber zu einem Viertel bis zu einem Drittel aus Spesen für die Abgeltung des höheren Lebensaufwandes bestehen, erzielen die LenkerInnen im Laufe ihres Berufslebens kaum nennenswerte Einkommenszuwächse. Wer in Krankenstand gehen muss, arbeitslos wird, oder in Pension geht, bekommt dann die Rechnung präsentiert, dass der Grundlohn in etwa nur die Hälfte beträgt und damit auch die entsprechenden Leistungen wesentlich geringer sind.

Wir wollen mit dieser Publikation aber nicht nur auf Missstände hinweisen, die zT ohnehin schon Jahrzehnte lang bekannt sind. Die von den LenkerInnen erhobenen Forderungen zeigen, wo besonders angesetzt werden muss, um die Situation der BerufslenkerInnen zu verbessern. Dazu zählen neben einer besseren Umsetzung der Weiterbildung, mehr Stellplätze samt besserer Information über die Auslastung auch Maßnahmen zur Erhöhung der Sicherheit der LenkerInnen. Entgegen den immer wieder geäußerten Meinungen, wonach sich die LenkerInnen durch die Behörden „schikaniert“ fühlen, fordert eine Mehrheit der BerufslenkerInnen die Ahndung der „schwarzen Schafe“ durch strengere Strafen bei Sozialbetrug und bessere Kontrollen der Lenk und Ruhezeiten.

Damit können wir anhand unserer Befragung sehr detailliert Auskunft über die Situation aus Sicht der LenkerInnen geben, ihre Forderungen gemeinsam mit den Gewerkschaften effektiver vertreten und einige Feststellungen zur Branche ins Reich der Legenden verbannen.

Sylvia Leodolter

Inhaltsverzeichnis

Zusammenfassung	1
Begriffsklärung und Definitionen	5
1. Stichprobenbeschreibung	7
1.1 Alter, Zeitraum der Unternehmenszugehörigkeit	8
1.2 Geschlechtsverteilung und Beschäftigungsverhältnis	14
1.3 Führerscheinklassen und Ablegung der Führerscheinprüfung	15
1.4 Unternehmensgröße und Standort	16
1.5 Transportart und Fahrtrouten	17
1.6 Einkommensverteilung und Bezahlungsschema	19
2. Sozialpolitische Aspekte	25
2.1 Alter und Unternehmenszugehörigkeit	25
2.1.1 Alter und Unternehmenszugehörigkeit in den einzelnen Transportbranchen	27
2.2 Einkommen	28
2.2.1 Zeitraum der Unternehmenszugehörigkeit	28
2.2.2 Transportart	31
2.2.3 Unternehmensgröße	31
3. Überschreitung von Lenkzeiten, Verfügbarkeit und Bewertung von Rastanlagen	33
3.1 Halteplatzregelung	34
3.1.1 Wissen über die Halteplatzregelung bei den unterschiedlichen Transportarten, Altersgruppen und Gruppen der Unternehmenszugehörigkeit	35
3.2 Lenkzeitüberschreitungen	37
3.2.1 Unternehmensgröße	38
3.2.2 Transportart	40
3.2.3 Dauer der Unternehmenszugehörigkeit	41
3.2.4 Alter	42
3.2.5 Einkommen	43
3.2.6 Fahrtrouten	45
3.3 Verfügbarkeit von Rastanlagen	46
3.3.1 Verfügbarkeit nach Transportart	47
3.3.2 Zeitraum der Unternehmenszugehörigkeit und Alter	48
3.3.3 Fahrtrouten	50
3.4 Zufriedenheit mit Rastanlagen	52
3.4.1 Zufriedenheit nach Transportart	52

3.4.2	Zufriedenheit mit einzelnen Qualitätsaspekten.....	54
3.4.3	Zufriedenheit mit den einzelnen Qualitätsaspekten nach Transportart.....	56
3.5	Bewertung von Informationsangeboten und Hilfen für die Parkplatzsuche.....	59
3.6	Sicherheit und Kriminalität bei der Nutzung von Rastanlagen.....	61
3.6.1	LenkerInnen als Opfer von Gewalt und kriminellen Handlungen	62
3.6.2	Angst und Unsicherheitsempfinden bei der Nutzung von Rastanlagen	63
3.6.3	Gewalt, Kriminalität und Angst im Arbeitsumfeld – Abhilfe dringend notwendig	66
3.7	Qualitätsunterschiede zu ausländischen Rastanlagen	68
3.7.1	Besonders zufriedenstellend sind die Rastanlagen in... ..	68
3.7.2	Besonders mangelhaft sind die Rastanlagen in... ..	70
3.7.3	Missbräuchliche Benützung von Rastanlagen als Abstellplätze	72
3.8	Regionale Aspekte bei der Nutzung von Rastanlagen	73
4.	Grundqualifikation und Weiterbildung	77
4.1	Einleitende Bemerkungen	77
4.2	Anteil jener, die eine Grundausbildung absolviert haben	78
4.2.1	Grundqualifikation bei C- und D-LenkerInnen	78
4.3	Weiterbildung	79
4.4	Grundqualifikation und Weiterbildung nach Transportarten	80
4.4.1	Grundqualifikation	80
4.4.2	Weiterbildung	80
4.5	Wo werden die Weiterbildungen künftig abgelegt, wer sollte sie zahlen.....	81
4.6	Wissen über die neuen Regelungen zur Grundqualifikation und Weiterbildung	82
4.6.1	Selbsteinschätzung	83
4.6.2	Wissen über die Gültigkeitsdauer des FahrerInnen- Qualifikationsnachweises	83
4.6.3	Wissen über die Dauer der Weiterbildung bei einer Führerscheinklasse	84
4.6.4	Wissen über die Dauer der Weiterbildung bei beiden Führerscheinklassen	85
4.6.5	Wissensstand in den einzelnen Transportgewerbearten, nach Altersgruppen und nach Dauer der Unternehmenszugehörigkeit.....	86
4.7	Wissensstand über die neue Grundqualifikation und Weiterbildung in Abhängigkeit von Zahl und Art der Informationsquellen	89

4.7.1	Anzahl der Informationsquellen und subjektiver Wissensstand	91
4.7.2	Anzahl der Informationsquellen und objektiver Wissensstand	92
4.7.3	Art der Informationsquelle und subjektiver Wissensstand.....	94
4.7.4	Art der Informationsquelle und objektiver Wissensstand	95
4.7.5	Fazit – Empfehlungen	95
5.	Rahmenbedingungen – Verbesserung der Situation von	
	BerufslenkerInnen.....	97
5.1	Maßnahmen zur Verbesserung der Situation	97
5.2	Offene Antworten.....	100
	Tabellenanhang.....	103
	Kapitel 3	
	Zufriedenheit mit einzelnen Qualitätsaspekten	103
	Bewertung von Informationsangeboten und Hilfen für die	
	Parkplatzsuche	108
	Kapitel 4	
	Anzahl der Informationsquellen und objektiver Wissensstand.....	108
	Kapitel 5	
	Maßnahmen zur Verbesserung der Situation	110
	Literaturverzeichnis	115

Tabellenverzeichnis

Tabelle 1	Altersverteilung in der Stichprobe	9
Tabelle 2	Dauer der Unternehmenszugehörigkeit	10
Tabelle 3	Mittelwert, Median und Perzentile der Altersverteilung und Dauer der Unternehmenszugehörigkeit	10
Tabelle 4	C-LenkerInnen: Ablegung der Führerscheinprüfung vor und nach dem Stichtag 10.9.2009.....	16
Tabelle 5	D-LenkerInnen – Ablegung der Führerscheinprüfung vor und nach dem Stichtag 10.9.2008.....	16
Tabelle 6	Unternehmensgröße	17
Tabelle 7	Transportart.....	18
Tabelle 8	Altersgruppen und Durchschnittsdauer der Unternehmenszugehörigkeit.....	26
Tabelle 9	Durchschnittsalter in den einzelnen Transportbereichen	27
Tabelle 10	Durchschnittliche Unternehmenszugehörigkeit nach Transportart.....	28
Tabelle 11	Antworten auf die Frage zur Halteplatzregelung	35
Tabelle 12	Antworten zur Halteplatzregelung in den vier Transportgewerbe- arten, ob die Weiterfahrt nach einer durchgehenden Lenkzeit von 4,5 Stunden erlaubt ist.....	36
Tabelle 13	Antworten zur Halteplatzregelung in den einzelnen Altersgruppen.....	36
Tabelle 14	Antworten zur Halteplatzregelung je nach Dauer der Unternehmenszugehörigkeit	37
Tabelle 15	Anzahl und Häufigkeiten von Lenkzeitüberschreitungen bei kleinen, mittleren und großen Transportunternehmen	39
Tabelle 16	Durchschnittliche Lenkzeitüberschreitungen bei kleinen, mittleren und großen Transportunternehmen.....	40
Tabelle 17	durchschnittliche Nennungen von Lenkzeitüberschreitungen je nach Dauer der Unternehmenszugehörigkeit.....	42
Tabelle 18	durchschnittliche Nennungen von Lenkzeitüberschreitungen in den einzelnen Altersgruppen.....	42

Tabelle 19	durchschnittliche Nennungen von Lenkzeitüberschreitung bei unterschiedlichen Einkommensgruppen	44
Tabelle 20	durchschnittliche Nennungen von Lenkzeitüberschreitungen nach überwiegender Fahrtroute	45
Tabelle 21	durchschnittliche Gesamtzufriedenheit mit Rastanlagen je nach Transportgewerbe	53
Tabelle 22	durchschnittliche Zufriedenheit mit einzelnen Qualitätsaspekten – gereiht von zufrieden bis unzufrieden	54
Tabelle 23	Nennungen, wo Rastanlagen besonders hochwertig erlebt werden	69
Tabelle 24	Gründe, weshalb die Qualität von Autobahnrastanlagen als besonders gut beurteilt wird	70
Tabelle 25	Nennungen, wo Rastanlagen besonders mangelhaft erlebt werden	71
Tabelle 26	Gründe, weshalb die Qualität von ausländischen Autobahnrastanlagen als besonders mangelhaft beurteilt wird	72
Tabelle 27	Anzahl der in den letzten Wochen genutzten Autobahnen	74
Tabelle 28	Autobahnen und Schnellstraßen, auf denen Rastanlagen genutzt werden	75
Tabelle 29	Anzahl abgelegter Grundqualifikationen bei C- und D-LenkerInnen	79
Tabelle 30	Anzahl komplett abgelegter Weiterbildungen bei C- und D-LenkerInnen	79
Tabelle 31	Anzahl einzelner abgelegter Weiterbildungsmodule bei C- und D-LenkerInnen	80
Tabelle 32	Angaben, wo die LenkerInnen künftig ihre Weiterbildung absolvieren möchten	82
Tabelle 33	Angaben der LenkerInnen, wer die Kosten für die verpflichtende Weiterbildung tragen sollte	82
Tabelle 34	subjektive Informiertheit in den vier Transportgewerbearten	86
Tabelle 35	subjektive Informiertheit in den einzelnen Altersgruppen	87
Tabelle 36	Verteilung der richtigen Antworten zur Gültigkeitsdauer des Fahrerqualifizierungsnachweises in den einzelnen Altersgruppen	88
Tabelle 37	Verteilung der richtigen Antworten zur Gültigkeitsdauer des Fahrerqualifizierungsnachweises je nach Dauer der Unternehmenszugehörigkeit	89

Tabelle 38	Anzahl unterschiedlicher Informationsquellen zu Grundqualifikation und Weiterbildung	90
Tabelle 39	Gruppen der subjektiven Informiertheit und Art der Informationsquelle	95

Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1	Altersverteilung.....	11
Abbildung 2	Verteilung der Zugehörigkeitsdauer	11
Abbildung 3	Altersverteilung der Stichprobe im Vergleich zu österr. Arbeitern und unselbständig Beschäftigten	12
Abbildung 4	Dauer der Unternehmenszugehörigkeit österr. unselbständig Beschäftigte im Vergleich zur Stichprobe.....	13
Abbildung 5	Alter und Dauer der Betriebszugehörigkeit – Vergleich der Stichprobe mit männlichen unselbständig Beschäftigten	14
Abbildung 6	Führerscheinklassen in der Stichprobe	15
Abbildung 7	Fahrtrouten (grenzüberschreitend/Nächtigungen).....	19
Abbildung 8	Einkommensverteilung, N=801.....	20
Abbildung 9	Bezahlungsschema	22
Abbildung 10	Dauer der Unternehmenszugehörigkeit nach Altersgruppe	26
Abbildung 11	Dauer der Unternehmenszugehörigkeit und Einkommenshöhe.....	28
Abbildung 12	Alter und Einkommen	29
Abbildung 13	Einkommen je Transportart	31
Abbildung 14	Einkommen und Unternehmensgröße.....	32
Abbildung 15	Angaben und fehlende Angaben zur Lenkzeitüberschreitung bei kleinen, mittleren und großen Transportunternehmen.....	40
Abbildung 16	Lenkzeitüberschreitungen in den unterschiedlichen Transportgewerbearten	41
Abbildung 17	Lenkzeitüberschreitungen in den unterschiedlichen Altersgruppen	43
Abbildung 18	Lenkzeitüberschreitungen und fehlende Angaben nach Einkommensgruppen.....	44
Abbildung 19	Lenkzeitüberschreitungen nach Fahrtrouten und Nächtigungsart.....	46
Abbildung 20	Verfügbarkeit tagsüber – Angaben je nach Transportart über die Schwierigkeit, Rastanlagen mit freien Stellflächen zu finden	47

Abbildung 21	Verfügbarkeit am Abend – Angaben je nach Transportart über die Schwierigkeit, Rastanlagen mit freien Stellflächen zu finden	48
Abbildung 22	durchschnittliche Angaben zur Schwierigkeit, Rastanlagen zu finden, in Abhängigkeit von der Dauer der Unternehmenszugehörigkeit ...	49
Abbildung 23	durchschnittliche Angaben zur Schwierigkeit, Rastanlagen zu finden, in Abhängigkeit nach Altersgruppen.....	50
Abbildung 24	Verfügbarkeit von Rastanlagen am Abend je nach Transportrouten/Nächtigungen.....	51
Abbildung 25	grundsätzliche Zufriedenheit mit Rastanlagen in Österreich.....	52
Abbildung 26	grundsätzliche Zufriedenheit mit Rastanlagen nach Transportart.....	53
Abbildung 27	Beurteilung der Qualitätsaspekte von Rastanlagen – sehr zufrieden/zufrieden vs. unzufrieden/sehr unzufrieden.....	55
Abbildung 28	Zufriedenheit mit einzelnen Qualitätsaspekten nach Transportart – Antworten zufrieden bis sehr zufrieden	57
Abbildung 29	Zufriedenheit mit einzelnen Qualitätsaspekten nach Transportart – Antworten unzufrieden bis sehr unzufrieden	58
Abbildung 30	Zufriedenheit mit einzelnen Qualitätsaspekten nach Transportart – keine Angaben zur Frage	59
Abbildung 31	Bewertung von Informationsangeboten und Hilfen für die Parkplatzsuche.....	60
Abbildung 32	Art der Vorinformation über die Verfügbarkeit von Parkplätzen auf Rastanlagen	61
Abbildung 33	LenkerInnen als Opfer krimineller Handlungen	63
Abbildung 34	Ausprägung von Angst vor Kriminalität auf Autobahnrastanlagen	64
Abbildung 35	Sicherheitsempfinden bei Übernachtung auf einer Autobahnrastanlage ...	66
Abbildung 36	Angaben zur Frage, ob ein Qualitätsunterschied von Rastanlagen zwischen Österreich und dem Ausland besteht	68
Abbildung 37	Häufigkeit der Nutzung von Rastanlagen als Abstellplatz.....	72
Abbildung 38	Anteil abgelegter Weiterbildung und Module bei den einzelnen Transportarten	81
Abbildung 39	Selbsteinschätzung der LenkerInnen, wie gut sie über die neuen Bestimmungen zu Grundqualifikation und Weiterbildung Bescheid wissen.....	83

Abbildung 40	Wissen der LenkerInnen über die Gültigkeitsdauer des Fahrerqualifizierungsnachweises	84
Abbildung 41	Wissen über die Dauer der Weiterbildung für LenkerInnen mit einem Führerschein (C oder D)	85
Abbildung 42	Wissen über die Dauer der Weiterbildung für LenkerInnen mit beiden Führerscheinen (C+D)	86
Abbildung 43	Selbsteinschätzung zum Wissensstand über Grundqualifikation und Weiterbildung und Anzahl an Informationsquellen	91
Abbildung 44	richtige Antworten zur Gültigkeitsdauer des Fahrerqualifizierungsnachweises und Zahl der Informationsquellen.....	92
Abbildung 45	richtige Antworten zur Dauer der Weiterbildung bei einer Führerscheinklasse und Zahl der Informationsquellen.....	93
Abbildung 46	richtige Antworten zur Dauer der Weiterbildung bei zwei Führerscheinklassen und Zahl der Informationsquellen.....	94
Abbildung 47	die wichtigsten Maßnahmen zur Verbesserung der Situation für LenkerInnen	98
Abbildung 48	weitere Maßnahmen zur Verbesserung der Situation für LenkerInnen	99

Zusammenfassung

Von Dezember 2010 bis Juli 2011 befragten ÖGB und Arbeiterkammer Wien über 800 BerufslenkerInnen in ganz Österreich. Rund 54 Prozent der Befragten waren überwiegend im Inland mit Nächtigung zuhause tätig, rund 17 Prozent im grenzüberschreitenden Verkehr mit Nächtigungen außer Haus. Die befragten Lkw- und BuslenkerInnen – es wurde auch nach Güterbeförderungsgewerbe (51 Prozent), Werkverkehr (14,7 Prozent), Gelegenheits- und Linienverkehr (7,4 bzw 11,1 Prozent) unterschieden – wiesen ein Durchschnittsalter von 44 Jahren auf, die mittlere Dauer der Unternehmenszugehörigkeit liegt mit weniger als 10 Jahren unter dem statistischen Durchschnittswert anderer Wirtschaftsbranchen. Bei der Interpretation der Studienergebnisse ist zu berücksichtigen, dass aus dem Bereich des Güter- und Personentransports hauptsächlich das Segment jener österreichischen Betriebe erreicht wurde, die gewerkschaftlich gut organisiert sind und über Betriebsräte verfügen. Vor allem Klein- und Kleinstbetriebe (unter 10 Beschäftigte), die in der Güterbeförderung rund 80 Prozent aller Betriebe ausmachen, sind in der vorliegenden Stichprobe deutlich unterrepräsentiert. Insgesamt bildet die vorliegende Studie daher einen Ausschnitt der Branche ab, der seinen Beschäftigten bessere Arbeitsbedingungen und stabilere Arbeitsverhältnisse bietet als die Branche insgesamt, wodurch vor allem bei allen sozialpolitischen Aussagen der Studie (Einkommen, Betriebszugehörigkeit, Einschätzung der Arbeitsbedingungen, Zugang zur Weiterbildung etc) davon auszugehen ist, dass die Branche insgesamt deutlich schlechter abschneidet.

Hinsichtlich der Bezahlung der LenkerInnen fällt der hohe Unterschied zwischen dem geringen Kollektivvertrags-Lohn und dem, von den LenkerInnen angegebenen, monatlichen Nettoeinkommen auf. Die Unterschiede bewegen sich dabei im Bereich von 500 bis 900 Euro im Monat, was auf den hohen Spesen- und Überstundenanteil des Einkommens zurückzuführen ist. Darüber hinaus wird unseren Ergebnissen zufolge Berufserfahrung in der Branche nicht honoriert, denn mit fortschreitendem Alter bzw mit zunehmender Dauer der Unternehmenszugehörigkeit erzielen die befragten LenkerInnen kaum Einkommenszuwächse.

Hinsichtlich der Lenkzeitüberschreitungen wurde festgestellt, dass FahrerInnen größerer Betriebe eher die diesbezüglichen gesetzlichen Bestimmungen einhalten, LenkerInnen aus Kleinstbetrieben nur ungern Auskunft darüber erteilen. Interessant ist das Ergebnis der LenkerInnen, die zu Hause übernachten können: Sie haben auffallend wenig Probleme, die Lenk- und Ruhezeiten einzuhalten. Der vor allem von ArbeitgeberInnen des Güterbeförderungsgewerbes oft geäußerte Wunsch nach mehr Spielräumen bei Lenkzeitkontrollen erwies sich als Vorwand: Die Auswertungen der Antworten deuten darauf hin, dass unzureichendes Wissen über die gesetzlichen Bestimmungen sowohl bei ArbeitnehmerInnen als auch bei ArbeitgeberInnen, unabhängig von Transportart, Alter und Dauer der Unternehmenszugehörigkeit, Hauptgrund für den Ruf nach mehr Toleranzen sind.

Bezüglich der Rastanlagen finden es mehr als 60 Prozent der LenkerInnen (bei grenzüberschreitendem Verkehr 80 Prozent) schwer, abends einen geeigneten Rastplatz zu finden. Positiv scheint der mit 57 Prozent hohe Zufriedenheitsgrad der LenkerInnen mit österreichischen Rastanlagen zu sein. Dieses Bild ergibt sich auch, wenn man nach speziellen Qualitätsmerkmalen fragt, wie Beschilderung, Beleuchtung und Anordnung der Rastanlagen. Dagegen sehr hoch liegt die Unzufriedenheit beim Preisniveau von Speisen und Getränken (über 60 Prozent), sowie mit jeweils etwas weniger als einem Drittel der Befragten beim Zustand der sanitären Einrichtungen und beim Schutz vor Lärm und Blendung. FahrerInnen im Güterbeförderungsgewerbe weisen eine höhere Unzufriedenheit als ihre KollegInnen in den anderen Transportkategorien auf.

Ein- oder mehrmalige Erfahrungen mit kriminellen Übergriffen machten im Durchschnitt 15 Prozent der LenkerInnen. Im grenzüberschreitenden Verkehr berichten 40 Prozent der BerufslenkerInnen von derartigen Erlebnissen, aber auch 25 Prozent der Befragten in kleinen Unternehmen bei Routen im Inland teilen diese Erfahrung. Alarmierend hoch sind Angst vor kriminellen Übergriffen bei der Nutzung von Rastanlagen und Unsicherheitsgefühle bei der Übernachtung. Quer über alle Beschäftigtengruppen zeigt sich, dass weniger als die Hälfte selten oder nie Angst hat und ebenfalls weniger als die Hälfte kann von angstfreier Nachtruhe auf Rastanlagen berichten. Jeder zehnte berichtet von häufiger Angst und jeder fünfte fühlt sich bei der Übernachtung unsicher bzw sehr unsicher.

Bei der seit 2008 für BuslenkerInnen und seit 2009 für Lkw-LenkerInnen neu eingeführten Grundqualifikation und Weiterbildung ergibt sich für die Branche ein alarmierendes Bild: Nur wenige Lenker haben bisher die Grundqualifikationsprüfung abgelegt und besorgniserregend ist der hohe Anteil (65 Prozent) der Lkw-LenkerInnen, die hinsichtlich der erforderlichen Weiterbildung noch nichts unternommen haben. Die LenkerInnen geben selbst an, nur mittelmäßig über die neuen Bestimmungen Bescheid zu wissen. So weiß zB rd ein Fünftel der BerufsfahrerInnen nicht, wie lange ihr Qualifizierungsnachweis gültig ist, und das, ohne große Unterschiede nach Transportart, Altersgruppe oder Dauer der Unternehmenszugehörigkeit. Auffallend: Je mehr unterschiedliche Informationsquellen von den LenkerInnen genannt werden, umso größer ist ihr subjektiver und objektiver Wissensstand über den Fahrerqualifizierungsnachweis. Aus den offenen Antworten der FahrerInnen geht zudem hervor, dass die LenkerInnen die Sinnhaftigkeit der Fahrerqualifikation zT nicht nachvollziehen können – dies ist Anbetracht der mangelnden Information und der lückenhaften Umsetzung aber auch nicht weiter verwunderlich.

Dementsprechend eindeutig sind die Forderungen der LenkerInnen: Rund 80 Prozent erachten es zur Verbesserung ihrer Situation als sehr wichtig, dass die Weiterbildungskosten von den Unternehmen getragen werden und 74 Prozent erwarten sich bessere Informationen über die neue Fahrerweiterbildung. Strenge Strafen für Sozialbetrug erachten 79 Prozent als sehr wichtig bis wichtig. Mehr Stellplätze und bessere Vorinformationen über die Auslastung von Rastanlagen möchten 74 bzw 72 Prozent der LenkerInnen und beinahe 70 Prozent fordern bessere Sicherheitsvorkehrungen auf Rastanlagen. Den LenkerInnen ist durchaus bewusst, dass auch sie einen Beitrag leisten können – mehr als 56 Prozent beur-

teilen bessere Kontrollen der Lenk- und Ruhezeiten als sehr wichtig bis wichtig, nur rund 11 Prozent halten diese Maßnahmen für unwichtig bis sehr unwichtig.

Die Ergebnisse verdeutlichen, unter welch schwierigen Rahmenbedingungen die BerufslenkerInnen ihre Tätigkeit ausüben und verdeutlichen, dass hinsichtlich der Verbesserung der Stellplatzsituation, der Durchführung der Weiterbildung, der Bezahlung und der Verhinderung von Gewalt und Angst im Arbeitsumfeld dringend Handlungsbedarf besteht.

Begriffsklärung und Definitionen

Gendern der Studie: Im Sinne der Wertschätzung der Befragungsteilnehmerinnen wurde die vorliegende Studie geschlechtsneutral formuliert. So nicht ausdrücklich von Frauen gesprochen wird, sind also stets auch Männer in den Ausführungen inkludiert.

Gelegenheitsverkehr: Darunter verstehen wir in dieser Studie die gewerbsmäßige Beförderung von Personen mit Omnibussen, also mit Kraftfahrzeugen mit mehr als neun Sitzplätzen, die kein Linienverkehr im Sinne des Kraftfahrliniengesetzes ist. Von den Gewerbearten sind hier insbesondere das Ausflugswagen-Gewerbe (Einzelvergabe von Sitzplätzen an öffentlichen Orten) und das Mietwagen-Gewerbe (Beförderung eines geschlossenen Teilnehmerkreises unter Beistellung einer Lenkerin, eines Lenkers auf Grund besonderer Aufträge) umfasst.

Linienverkehr: Das ist die regelmäßige, gewerbsmäßige Beförderung von Personen mit Omnibussen gemäß Kraftfahrliniengesetz, wobei die Fahrgäste an vorher festgelegten Haltestellen aufgenommen oder abgesetzt werden. Der Linien- bzw Kraftfahrlinienverkehr ist für jedermann zugänglich.

Güterbeförderung: Damit ist in der Studie die gewerbsmäßige Beförderung von Gütern mit Kraftfahrzeugen (+ Anhänger) über 3,5 t höchst zulässigem Gesamtgewicht durch gewerbliche Güterbeförderungsunternehmen gemeint. Man spricht auch von „gewerblicher Güterbeförderung“.

Werkverkehr: Werkverkehr ist auch eine Art der gewerbsmäßigen Beförderung von Gütern mit Kraftfahrzeugen (+ Anhänger) über 3,5 t höchst zulässigem Gesamtgewicht, allerdings müssen – zum Unterschied zur gewerblichen Güterbeförderung – insbesondere folgende Voraussetzungen erfüllt sein: Die beförderten Güter stehen im Eigentum des Unternehmens (bzw müssen von ihm verkauft, gekauft, vermietet, gemietet, erzeugt, gewonnen, bearbeitet oder ausgebessert werden oder worden sein), die Beförderung muss der Heran- oder Fortschaffung zum/vom Unternehmen dienen, die verwendeten Kraftfahrzeuge müssen vom eigenen Personal des Unternehmens gelenkt werden und die Beförderung selbst darf nur eine Hilfstätigkeit innerhalb der gewerblichen Gesamttätigkeit des Unternehmens darstellen.

BerufslenkerIn, BerufsfahrerIn usw ≠ BerufskraftfahrerIn: In dieser Studie wurde die Verwendung des Begriffes „BerufskraftfahrerIn“ bewusst vermieden, weil diese Bezeichnung nach Auffassung der AK rechtmäßig nur für jene Personen zur Anwendung kommen sollte, die die Lehrabschlussprüfung im Lehrberuf „BerufskraftfahrerIn“ abgelegt haben und dadurch auch die Möglichkeit haben, einen Berufsschutz zu erwerben. Weil einerseits innerhalb dieser Berufsgruppe nur ein verhältnismäßig kleiner Personenkreis diesen Berufsabschluss (ob nach einer Lehre oder über die außerordentliche Zulassung zur Lehrab-

schlussprüfung) auch tatsächlich abgelegt hat und andererseits diese Unterscheidung in der Befragung nicht thematisiert wurde, werden in der gegenständlichen Untersuchung nur Synonyme wie „BerufslenkerIn“, „BerufsfahrerIn“, „LenkerIn“ oder „FahrerIn“ verwendet. Die Unterscheidung erscheint beispielsweise auch deshalb wichtig, weil vielfach irrtümlich angenommen wird, durch die neu eingeführte Fahrerqualifikation (sie ist Thema der Befragung gewesen) wird man zur/zum BerufskraftfahrerIn mit Berufsschutz. Durch die neue **Fahrerqualifikation** kann jedoch **kein Berufsschutz** erworben werden – man bleibt weiter „HilfsarbeiterIn mit Führerschein“.

Mittelwert, arithmetisches Mittel, Durchschnitt: Dieser Kennwert einer (Teil-)Stichprobe wird berechnet, indem die Summe aller Werte durch die Anzahl aller Werte dividiert wird.

Median: Der Median ist derjenige Wert, der eine Häufigkeitsverteilung halbiert, dh über diesem Wert liegen genauso viele Fälle wie unter diesem Wert. Der Median hat gegenüber dem Mittelwert den Vorteil, robuster gegen extrem abweichende Werte zu sein (Ausreißer).

Standardabweichung: Dieser Wert gibt die breite der Streuung der Werte einer Variablen um den Mittelwert wieder. Bei einer Normalverteilung liegen ca 2/3 aller Fälle im Bereich des Mittelwerts +/- eine Standardabweichung.

Korrelation: Diese beschreibt die Enge des linearen Zusammenhanges zweier Merkmale durch eine Zahl r . Bei $r = 1$ wird von einem perfekt positiven und bei $r = -1$ von einem perfekt negativen Zusammenhang gesprochen. Ist $r = 0$, besteht kein linearer Zusammenhang. Unabhängig von ihrer Höhe dürfen Korrelationen nicht im Sinne von Kausalbeziehungen interpretiert werden, da einerseits die Richtung des Zusammenhanges nicht durch den Korrelationskoeffizienten ausgedrückt wird und darüber hinaus nicht ersichtlich ist, ob nicht ein dritter Einflussfaktor die eigentliche Ursache des Zusammenhanges ist.

Statistisch signifikant, statistisch auffallend: In der vorliegenden Studie wurden Gruppenvergleiche für Mittelwerte (zB Lenkzeitüberschreitungen nach Altersgruppen) und Verteilungen (zB fehlende Antworten bei den unterschiedlichen Transportarten) durchgeführt. Bei ersteren kamen varianzanalytische Verfahren und bei letzteren Chi-Quadrat-Tests zur Anwendung. Der einfacheren Lesbarkeit halber, wurde auf die Darstellung der statistischen Verfahren verzichtet und jeweils lediglich angeführt, ob auffallende Unterschiede gefunden wurden. Als signifikant wurden nur jene Unterschiede bezeichnet, deren Irrtumswahrscheinlichkeit kleiner als 5 Prozent waren. Das bedeutet dass bei auffallenden Unterschieden davon ausgegangen werden kann, dass sie zu 95 Prozent auch tatsächlich vorhanden sind und nur zu 5 Prozent auf zufälligen Effekten beruhen.

Chi-Quadrat Test: statistisches Verfahren zur Beurteilung von Häufigkeitsverteilungen.

Cluster-Analyse: Sie dient der systematischen Klassifizierung von Objekten, die durch einen festen Satz von Merkmalen beschrieben werden. Diese Klassifizierung erfolgt nach Maßgabe ihrer Ähnlichkeit dh die Cluster (Gruppen) sollen intern möglichst homogen und extern möglichst gut voneinander separierbar sein.

(sämtliche statistische Definitionen und Erläuterungen siehe Bortz, 1993).

1. Stichprobenbeschreibung

In diesem Abschnitt wird die Zusammensetzung der Stichprobe anhand folgender Merkmale erläutert:

- Alters- und Geschlechtsverteilung
- Beschäftigungsverhältnis
- Ablegung und Gliederung der Führerscheinklassen
- Unternehmensgröße und Sitz des Arbeitgebers
- Zugehörigkeit zum Unternehmen
- Beschäftigung im Güter- und Personentransport
- Einkommensverteilung und Bezahlungsschema

An der Befragung von Arbeiterkammer Wien und ÖGB nahmen im Zeitraum von Dezember 2010 bis Juli 2011 insgesamt 801 Personen teil. Davon füllten 136 Personen den Befragungsbogen online unter <http://umfragen.arbeiterkammer.at/index.php?sid=76452> aus und 665 retournierten ihre Unterlagen postalisch oder über Betriebsräte an die AK Wien.

Die Befragung wurde österreichweit durchgeführt. Dazu wurden in der Zeitschrift „Fahrerinfo“ des Fachausschuss Berufskraftfahrer der Fragebogen ausgesandt bzw in gewerkschafts- und AK-nahen Medien Hinweise untergebracht. Wesentlich für die hohe Retourquote war vor allem die Mitwirkung von BetriebsrätInnen in Betrieben.

Aus organisatorischen Gründen wurde davon Abstand genommen, den Fragebogen in einer anderen Sprache als Deutsch zu zirkulieren. Die Studienautoren sind sich jedoch bewusst, dass daraus gewisse Verzerrungen entstehen können.

Zur Repräsentativität der Befragung sei bemerkt, dass genaue statistische Angaben über die Zahl der BerufsfahrerInnen nicht vorliegen, da diese nicht nur im Bereich „Verkehr und Lagerei“, sondern auch in anderen Wirtschaftssparten arbeiten und dort nicht gesondert aufscheinen.

Aufgrund der STATISTIK AUSTRIA und der Klassifikation nach ISCO¹ kommen hierfür die

¹ ISCO = International Standard Classification of Occupations. Ist ein von der Internationalen Arbeitsorganisation (ILO) zusammengestelltes, international gültiges monohierarchisches Klassifikationsschema für Gruppen von Berufen. Seit 1957 sind vier Fassungen der Klassifikation veröffentlicht worden, abgekürzt ISCO-58, ISCO-68, ISCO-88 sowie ISCO-08. Die ISCO wird unter anderem von der Europäischen Gemeinschaft und innerhalb dieser von einzelnen Staaten als Grundlage für die Erstellung eigener Berufsklassifikationen genutzt. Quelle: Wikipedia

Berufsgattungen 8332 – „Fahrer schwerer Lastkraftwagen“² und bedingt „8331 -Busfahrer und Straßenbahnführer“³ in Frage. Für diese Berufsgruppen werden für 2009 insgesamt 151.300 Personen ausgewiesen. Die statistische Ermittlung der BerufslenkerInnen nach ÖNACE und dem Abschnitt „Verkehr und Lagerei“ mit dem Unterabschnitt H 49 „Landverkehr und Transport in Rohrfernleitungen“⁴ weist für das Jahr 2009 123.492, davon 112.353 unselbstständig Beschäftigte aus.⁵ Sie ist aber insofern unbefriedigend, als hier auch StraßenbahnführerInnen inkludiert und nicht BerufslenkerInnen quer über alle Wirtschaftszweige erfasst werden. Weiters können unter H 53 „Post- und Kurierdienste“ mit 27.599 unselbstständig Beschäftigten auch BerufslenkerInnen vermutet werden. Ein weiterer Anhaltspunkt ist die Zahl der gesetzlich vorgeschriebenen Fahrerkarten, wovon zwischen 2005 und 2011 insgesamt 137.122 Stück ausgegeben wurden. Allerdings heißt das nicht, dass damit alle LenkerInnen erfasst sind, weil einige sicher noch mit analogen Kontrollgeräten unterwegs sind und noch keine Fahrerkarte brauchen. Daher kann die Zahl aller BerufsfahrerInnen, die in einem Kfz mit über 3,5 t Gesamtgewicht fahren, realistischer Weise auf 120.000 bis 140.000 veranschlagt werden.

1.1 Alter, Zeitraum der Unternehmenszugehörigkeit

Im Durchschnitt waren die Lkw-LenkerInnen zum Befragungszeitraum 43,7 Jahre alt und etwa 10 Jahre im aktuellen Unternehmen beschäftigt, wobei 50 Prozent unter 8 und 50 Prozent über 8 Jahre im Unternehmen waren. Wie Tabelle 1 zeigt, stellt die Gruppe der 40- bis 50-jährigen den größten Anteil bei den BerufslenkerInnen. Es fällt auf, dass das Segment der unter 30-jährigen bzw. über 60-jährigen nur 7 bzw. 2,1 Prozent ausmacht. Laut Arbeitskräfteerhebung 2010⁶ der Statistik Austria liegt das Durchschnittsalter aller Beschäf-

² Fahrer schwerer Lastkraftwagen lenken und führen schwere Lastkraftwagen für den Transport von Waren, Flüssigkeiten und schweren Gütern über kurze oder lange Distanzen. Aufgaben umfassen -

- (a) Lenken und Führen eines schweren Lastkraftwagens wie eines Kippers mit oder ohne Anhänger oder eines Muldenkippers für den Transport von Waren, Flüssigkeiten oder schweren Gütern über kurze oder lange Distanzen;
- (b) Ermittlung der günstigsten Routen;
- (c) Vergewisserung, dass die Waren gut verstaut und sicher abgedeckt sind, um Verluste und Schäden zu vermeiden;
- (d) Unterstützung bei oder eigenhändige Durchführung des Be- und Entladens mithilfe verschiedener Hebe- oder Kippvorrichtungen

³ Aufgaben umfassen -

- (a) Lenken und Führen von Autobussen, Oberleitungsbussen oder Omnibussen zum Zweck des Transports von Passagieren, Post oder Waren auf langen oder kurzen Strecken;
- (b) Lenken und Führen von Straßenbahnen zum Zweck des Passagiertransports;
- (c) Öffnen und Schließen von Türen vor oder nach dem Ein- oder Aussteigen von Passagieren;
- (d) Unterstützung der Passagiere beim Umgang mit ihrem Gepäck;
- (e) Kontrolle von Beleuchtung, Beheizung und Belüftung der Busse und Straßenbahnen;
- (f) Beobachtung des Verkehrs, um eine sichere Fahrt zu gewährleisten;
- (g) Entgegennahme des Fahrpreises oder Überprüfung der Korrektheit der Fahrkarten der Passagiere.

Beispiele für hier zugeordnete Berufe:

- Busfahrer
- Straßenbahnfahrer
- Omnibusfahrer

⁴ Abteilung: H 49 Titel: Landverkehr und Transport in Rohrfernleitungen . Erläuterungen: Diese Abteilung umfasst die Beförderung von Personen und Gütern auf Straßen und Schienen sowie von Gütern in Rohrfernleitungen.

⁵ STATISTIK AUSTRIA, Leistungs- und Strukturstatistik 2009. Erstellt am 15.09.2011.

⁶ STATISTIK AUSTRIA, Arbeitskräfteerhebung. Ergebnisse des Mikrozensus. Wien, 2011. S. 54

tigten quer über alle Wirtschaftsklassen bei 40,4 Jahren (Männer 40,7) und nach ISCO bei 42,1 Jahren. Das Alter der befragten FahrerInnen liegt somit über dem statistischen Durchschnitt.

Tabelle 1 Altersverteilung in der Stichprobe

	Häufigkeit	Prozent	Gültige Prozente	Kumulierte Prozente
unter 20	5	,6	,7	,7
20 bis 29	51	6,4	6,7	7,4
30 bis 39	175	21,8	23,1	30,4
40 bis 49	302	37,7	39,8	70,2
50 bis 59	209	26,1	27,5	97,8
60 bis 65	17	2,1	2,2	100,0
Gesamt	759	94,8	100,0	
Keine Angabe	42	5,2		
Gesamt	801	100,0		

Auf den ersten Blick scheint die durchschnittliche Unternehmenszugehörigkeit von 10 Jahren recht hoch zu sein. Beachtenswert ist die Tatsache, dass bei einem Durchschnittsalter von 44 Jahren rund 50 Prozent der Befragten weniger als 8 Jahre im selben Unternehmen sind. Besonders hoch ist – mit knapp einem Drittel – der Anteil der LenkerInnen, die eine Firmenzugehörigkeit von unter fünf Jahren aufweisen. Wie Abbildung 1 verdeutlicht, folgt die Altersverteilung sehr gut einer Normalverteilung, während die Dauer der Unternehmenszugehörigkeit sehr schief ist und im Bereich um 5 Jahre augenscheinlich viele Fälle aufweist (siehe Abbildung 2). Details zur Dauer der Unternehmenszugehörigkeit der unterschiedlichen Altersgruppen in unserer werden in Abschnitt 2.1 Alter und Unternehmenszugehörigkeit noch genauer dargestellt, Vergleiche zu österreichischen Erwerbstätigen werden auf den folgenden Seiten ausgeführt.

Tabelle 2 Dauer der Unternehmenszugehörigkeit

	Häufigkeit	Prozent	Gültige Prozente	Kumulierte Prozente
unter 1 Jahr	25	3,1	3,5	3,5
1 bis unter 5 Jahren	227	28,3	31,4	34,8
5 bis unter 10 Jahren	151	18,9	20,9	55,7
10 bis unter 15 Jahren	95	11,9	13,1	68,8
15 bis unter 20 Jahren	105	13,1	14,5	83,3
über 20 Jahre	121	15,1	16,7	100,0
Gesamt	724	90,4	100,0	
Keine Angabe	77	9,6		
Gesamt	801	100,0		

Die durchschnittliche Betriebszugehörigkeit in allen ÖNACE-Wirtschaftsklassen liegt bei 10,7 Jahren und im Wirtschaftszweig „Verkehr und Lagerei“ bei 11,9 Jahren (Werte für männliche Beschäftigte).⁷ Die durchschnittliche Unternehmenszugehörigkeit aufgrund der Befragungsergebnisse liegt somit unter dem gesamtwirtschaftlichen Durchschnitt und unter dem Branchenschnitt.

Tabelle 3 Mittelwert, Median und Perzentile der Altersverteilung und Dauer der Unternehmenszugehörigkeit

		Zugehörigkeit	Alter
N	Gültig	724	759
	Fehlend	77	42
Mittelwert		10,232	43,73
Median		8,000	45,00
Perzentile	25	3,000	38,00
	50	8,000	45,00
	75	16,000	51,00

⁷ STATISTIK AUSTRIA, Arbeitskräfteerhebung. Ergebnisse des Mikrozensus. Wien, 2011

Abbildung 1 Altersverteilung

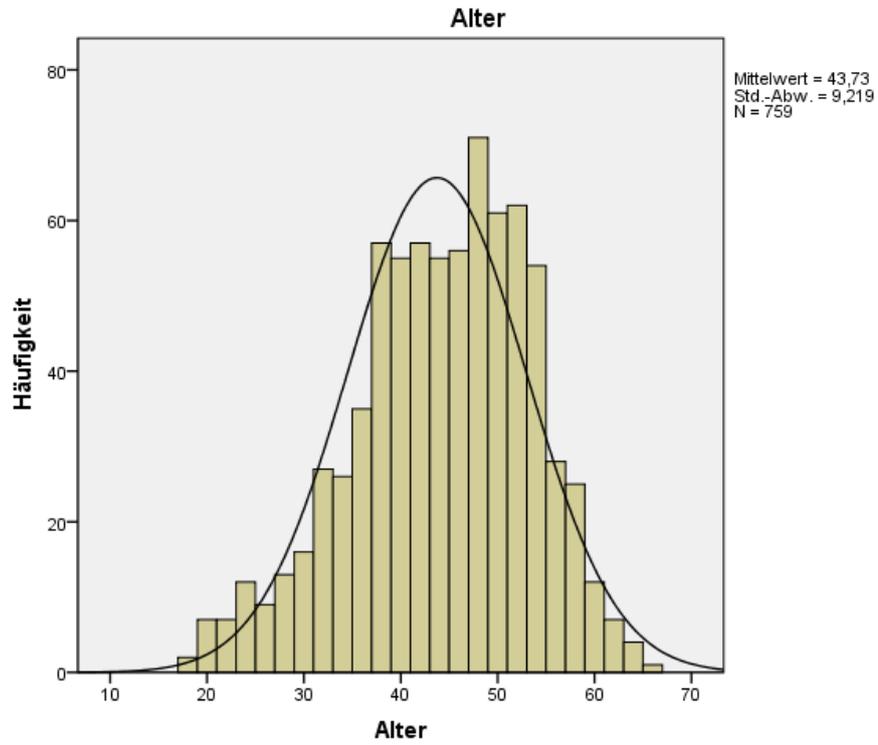
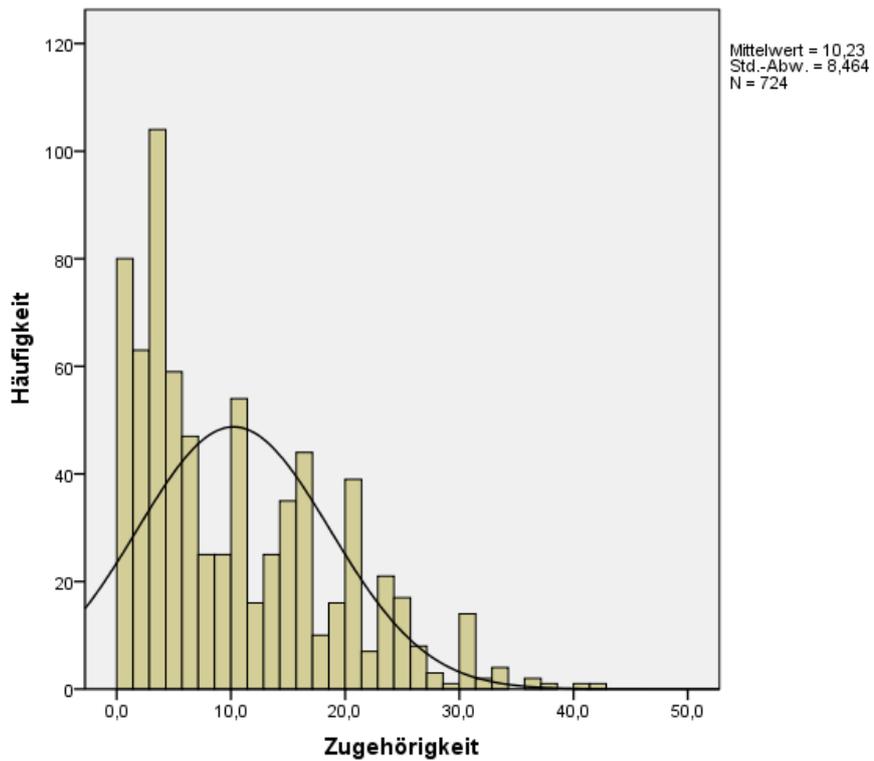


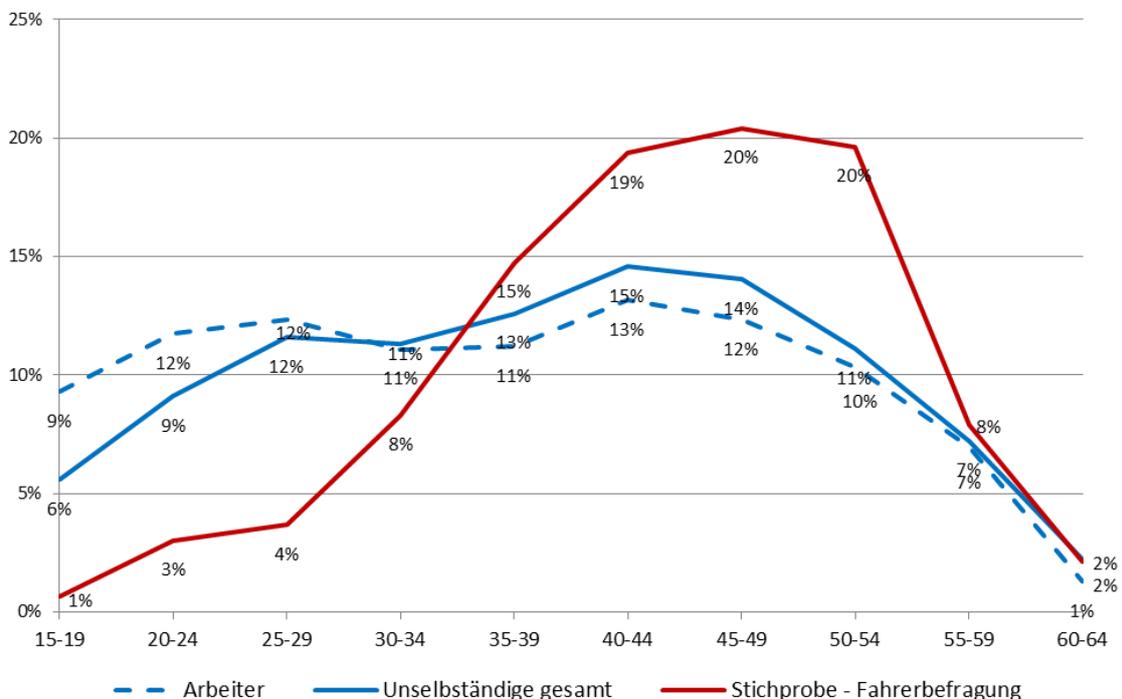
Abbildung 2 Verteilung der Zugehörigkeitsdauer



Da die Altersverteilung unserer Stichprobe nicht unerheblich vom Durchschnitt der österreichischen Erwerbsbevölkerung abweicht, ist ein Vergleich der Dauer der Unternehmenszugehörigkeit mit der Branche „Verkehr und Lagerei“ bzw anderen Branchen nicht zielführend. Dennoch möchten wir einen Vergleich mit österreichischen Arbeitern insgesamt bzw mit den Verteilungen der unselbständig Beschäftigten (Arbeiter, Angestellte und öffentliche Bedienstete – ausschließlich Männer, da unsere Stichprobe überwiegend aus Männern besteht) anstellen, um die Besonderheit unserer Stichprobe hervorstreichen.

Die in den folgenden drei Abbildungen veranschaulichten Werte stammen aus der Arbeitskräfteerhebung 2011 der STATISTIK AUSTRIA, beziehen sich auf männliche Arbeiter und unselbständig Beschäftigte und beruhen auf eigenen Berechnungen anhand der dort angeführten Tabellen D4, D11 und D12. Wie Abbildung 3 veranschaulicht, ist unsere Stichprobe bei den jüngeren Arbeitnehmern bis 34 stark unterrepräsentiert. Demgegenüber ist der Anteil der 35 bis 54-jährigen in der vorliegenden Befragung weitaus höher als im Durchschnitt. Weiters ist auch ersichtlich, dass die Altersverteilung der Arbeiter nur unerheblich von jener aller unselbständig Beschäftigten abweicht.

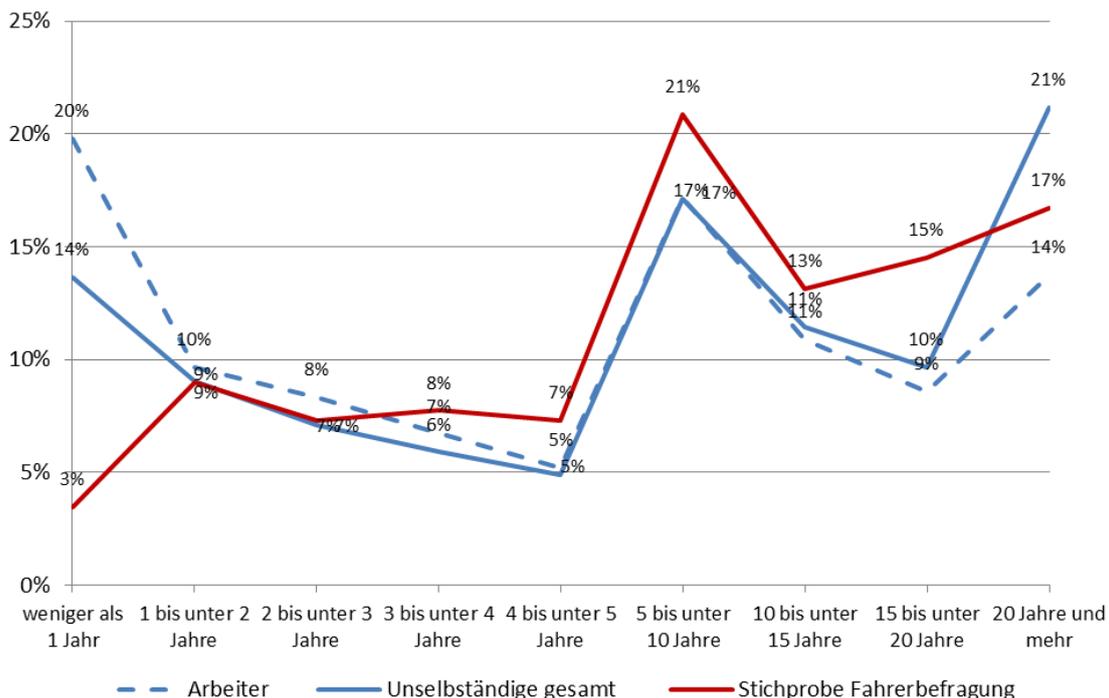
Abbildung 3 Altersverteilung der Stichprobe im Vergleich zu österr. Arbeitern und unselbständig Beschäftigten



Betrachtet man die Dauer der Unternehmenszugehörigkeit, so fällt in Abbildung 4 auf, dass in der Arbeitskräfteerhebung Arbeiter wesentlich häufiger in sehr kurzen Dienstverhältnis-

sen unter einem Jahr zu finden sind (20 Prozent im Verhältnis zu 14 Prozent bei allen unselbständig Beschäftigten). In den längeren Unternehmenszugehörigkeiten (1 bis unter 20 Jahre) sind die Abweichungen bei einem Prozentpunkt, erst bei Zeiträumen über 20 Jahren zeigt sich, dass Arbeiter kürzer in den Unternehmen sind als der Durchschnitt der unselbständig Erwerbstätigen. Insgesamt beträgt die durchschnittliche Betriebszugehörigkeit bei Arbeitern durchschnittlich 8,1 Jahre und bei allen unselbständig Beschäftigten 9,8 Jahre. Abbildung 4 zeigt dazu auch die Verteilung in unserer Stichprobe und verdeutlicht, dass Zugehörigkeiten unter einem Jahr vergleichsweise selten vorkommen, dass bei der Dauer der Unternehmenszugehörigkeit bis 5 Jahre nur marginale Unterschiede bestehen. Bei Zugehörigkeiten von 5 bis unter 20 Jahre zählen LenkerInnen unserer Befragung in unterschiedlich starkem Ausmaß zu den Gruppen mit längeren Unternehmenszugehörigkeiten. Unbeantwortet bleibt bei diesem Vergleich die Frage, ob das höhere Alter unserer Stichprobe nicht zu stärkeren Unterschieden hinsichtlich der Unternehmenszugehörigkeit führen müsste.

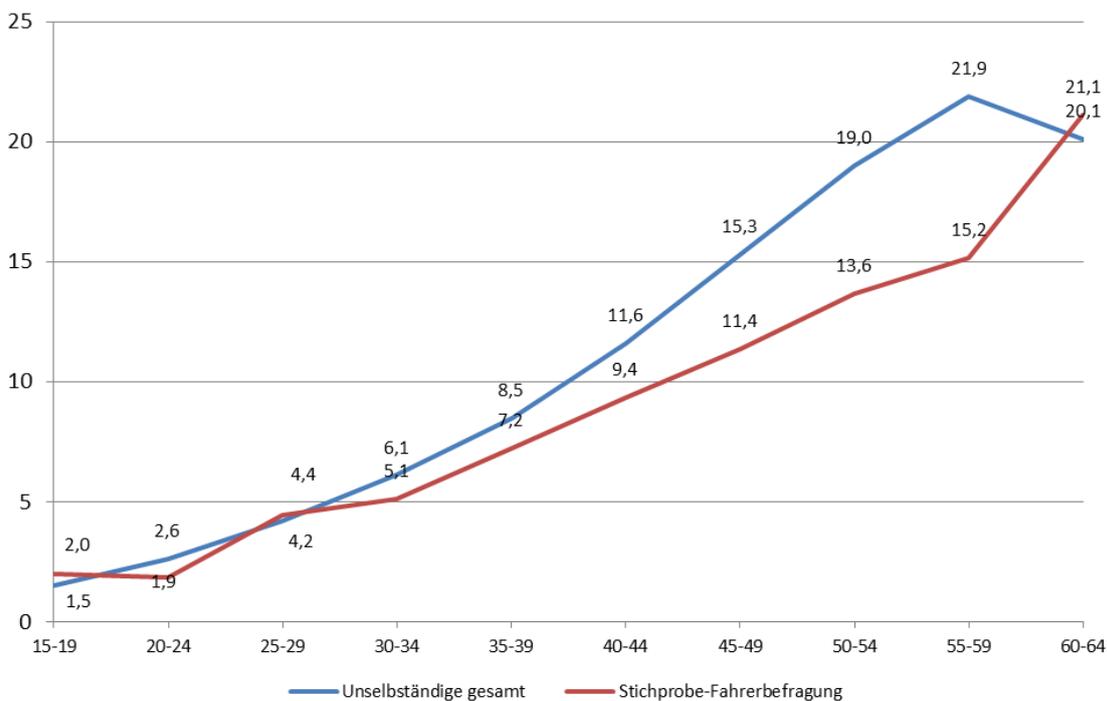
Abbildung 4 Dauer der Unternehmenszugehörigkeit österr. unselbständig Beschäftigte im Vergleich zur Stichprobe



Die Arbeitskräfteerhebung stellt für unselbständig Beschäftigte auch Zahlen der durchschnittlichen Unternehmenszugehörigkeit für einzelne Altersgruppen zur Verfügung. In Abbildung 5 zeigt sich, dass in der vorliegenden Stichprobe die durchschnittliche Dauer der Betriebszugehörigkeit ab den 30-jährigen stets unter den Durchschnittswerten der unselbständig Beschäftigten liegt. Dies alleine ist nicht so überraschend, wenn man

bedenkt, dass Arbeiter (entspricht dem Beschäftigungsstatus unserer Befragten) im Durchschnitt 1,7 Jahre kürzere Zugehörigkeiten aufweisen als die unselbständig Beschäftigten insgesamt. Auffallend sind vielmehr die Größen der Unterschiede und dass diese mit steigendem Alter stets zunehmen. Beträgt der Unterschied bei den 40-44-jährigen 2,2 Jahre, so sind es bei den 45-49-jährigen bereits 3,9 Jahre. Die 55-59-jährigen sind in unserer Stichprobe im Durchschnitt sogar um 6,7 Jahre kürzer im Unternehmen als der Durchschnitt der österreichischen unselbständig beschäftigten Männer. Lediglich bei der kleinen Gruppe (N=15) der über 60-jährigen zeigen sich gleiche Werte der Dauer der Unternehmenszugehörigkeit.

Abbildung 5 Alter und Dauer der Betriebszugehörigkeit – Vergleich der Stichprobe mit männlichen unselbständig Beschäftigten⁸



1.2 Geschlechtsverteilung und Beschäftigungsverhältnis

Die Befragung bestätigt das klischeehafte Berufsbild über die männliche Dominanz bei der Tätigkeit „BerufslenkerInnen“: Nur 15 Personen und damit zwei Prozent der Befragten sind weiblich.

Statistisch gesehen gibt es diesen hohen Männeranteil nur in den Wirtschaftssektoren „Bergbau und Gewinnung von Erden und Steinen“ (Männeranteil von 88 Prozent), Bau (88

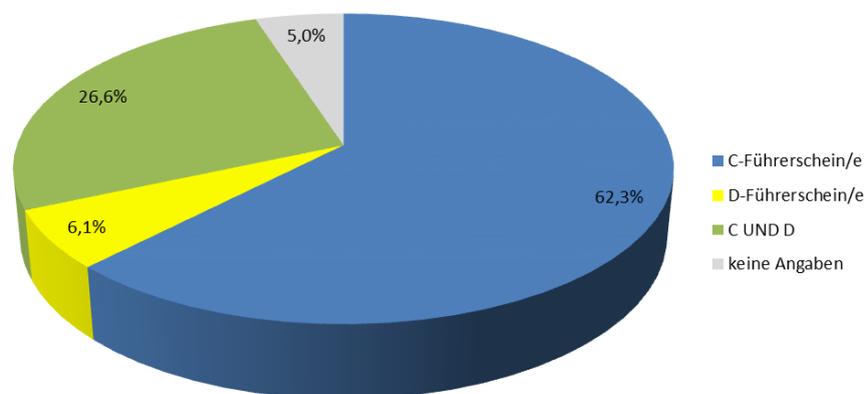
⁸ Quelle: Statistik Austria Arbeitskräfteerhebung 2011 Tabelle D12 – eigene Berechnungen

Prozent), Energieversorgung (83 Prozent) und Wasserversorgung, Abwasser- und Abfallentsorgung und Beseitigung von Umweltverschmutzungen (79 Prozent)⁹. Rund 88 Prozent der 801 an der Befragung beteiligten BerufsfahrerInnen befinden sich in einem un-selbstständigen Arbeitsverhältnis. Weitere 3,4 Prozent sind arbeitslos und 1,4 Prozent sind selbstständig tätig.

1.3 Führerscheinklassen und Ablegung der Führerscheinprüfung

Abbildung 6 Führerscheinklassen in der Stichprobe

Prozent N=801



Von den Befragten besitzen rd 62 Prozent der LenkerInnen eine Lenkberechtigung, die zum Lenken von Lkw bzw Sattelkraftfahrzeugen berechtigt. Von diesen LenkerInnen haben fast 94 Prozent ihren Führerschein vor dem 10.9.2009 erworben. Die übrigen LenkerInnen sind „Neueinsteiger“ nach dem genannten Stichtag. Dieser ist ausschlaggebend dafür, ob die LenkerInnen nur eine Weiterbildung besuchen, oder aber eine Grundqualifikationsprüfung ablegen müssen.

⁹ Abfrage Arbeitsmarktdatenbank März 2011

Tabelle 4 C-LenkerInnen: Ablegung der Führerscheinprüfung vor und nach dem Stichtag 10.9.2009

Ablegung Führerscheinprüfung C-LenkerInnen			
	Häufigkeit	Prozent	Gültige Prozente
VOR dem 10.9.2009	459	92,0	93,5
NACH dem 10.9.2009	32	6,4	6,5
Gesamt	491	98,4	100,0
Keine Angaben	8	1,6	
Gesamt	499	100,0	

Von der unter den Befragten geringen Anzahl (6,1 Prozent) von LenkerInnen, die ausschließlich eine Lenkberechtigung besitzen, die zum Lenken von Omnibussen berechtigt, gaben rd 80 Prozent an, vor dem 10.9.2008 ihren Führerschein gemacht zu haben. Hier gibt es fast 20 Prozent „Neueinsteiger“ ab diesem Datum.

Tabelle 5 D-LenkerInnen – Ablegung der Führerscheinprüfung vor und nach dem Stichtag 10.9.2008

Ablegung Führerscheinprüfung ausschließlich D-LenkerInnen			
	Häufigkeit	Prozent	Gültige Prozente
VOR dem 10.9.2008	37	75,5	80,4
NACH dem 10.9.2008	9	18,4	19,6
Gesamt	46	93,9	100,0
Keine Angaben	3	6,1	
Gesamt	49	100,0	

1.4 Unternehmensgröße und Standort

Rund die Hälfte der Befragten (49,9 Prozent) arbeitet in Unternehmen mit 10 bis 50 Kfz. Knapp ein Drittel arbeitet in Unternehmen mit mehr als 50 Kfz und nur 13 Prozent arbeiten in Kleinstunternehmen.

Tabelle 6 Unternehmensgröße

	Häufigkeit	Prozent	Gültige Prozente	Kumulierte Prozente
weniger als 10 Kfz	102	12,7	13,9	13,9
10 bis 50 Kfz	400	49,9	54,3	68,2
über 50 Kfz	234	29,2	31,8	100,0
Gesamt	736	91,9	100,0	
Keine Angabe	65	8,1		
Gesamt	801	100,0		

Um auch der Problematik des Ausflaggens von Unternehmen in der Befragung Rechnung zu tragen, wurden die LenkerInnen gebeten, Auskunft über den Firmensitz ihres Unternehmens zu geben. Mit rund 92 Prozent gibt eine überwältigende Mehrheit der BerufslenkerInnen an, dass ihr Unternehmen den Sitz in Österreich hat. Nur 12 Befragte nannten ein anderes Land (1,5 Prozent), namentlich Deutschland, Frankreich, Liechtenstein, Schweiz, Serbien, Tschechien und Ungarn.

Hinsichtlich der Interpretation der Studienergebnisse ist damit also zu berücksichtigen, dass aus dem Bereich des Straßen- und Personentransports hauptsächlich das Segment jener österreichischen Betriebe erreicht wurde, die gewerkschaftlich gut organisiert sind und über Betriebsräte verfügen. Zu erwarten ist, dass in diesen Betrieben das Informationsangebot für die ArbeitnehmerInnen wesentlich besser ist und auch die lohn- und arbeitsrechtlichen Rahmenbedingungen genauer eingehalten werden als etwa in ausgeflaggten Betrieben ohne Betriebsrat.

1.5 Transportart und Fahrtrouten

Hinsichtlich der Transportart, machten rund 16 Prozent keine Angaben, rund zwei Drittel waren in der Güterbeförderung und 19 Prozent im Personenverkehr tätig.

Tabelle 7 Transportart

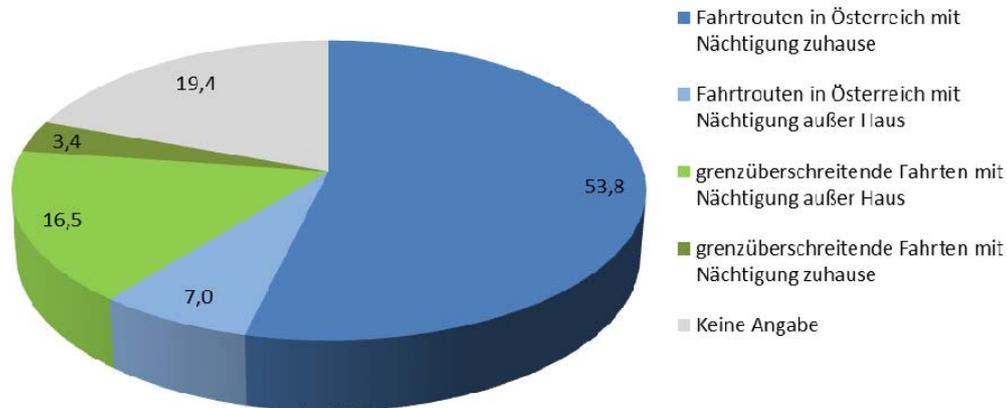
	Häufigkeit	Prozent	Gültige Prozente	Kumulierte Prozente
Güterbeförderung	411	51,3	60,7	60,7
Werkverkehr	118	14,7	17,4	78,1
Gelegenheitsverkehr	59	7,4	8,7	86,9
Linienverkehr	89	11,1	13,1	100,0
Gesamt	677	84,5	100,0	
Keine Angabe	124	15,5		
Gesamt	801	100,0		

Befragt nach den überwiegenden Fahrtrouten zeigt sich, dass nahezu die Hälfte der LenkerInnen zu Hause nächtigen kann. Nahezu ein Viertel (23,5 Prozent) muss jedoch eine Nächtigung außer Haus in Kauf nehmen. Für gerade dieses FahrerInnensegment ist die Lkw Stellplatzsuche und das qualitative Angebot auf Rastanlagen (Möglichkeiten zur Verpflegung, Preisniveau von Speisen und Getränken, Schutz vor Lärm und Blendung, etc) besonders wichtig. Aus der Befragung geht aber auch hervor, dass andere BerufsfahrerInnen diese Einschätzung gerade bei der Stellplatzsuche in den Nachtstunden teilen. Die (mangelnden) Verfügbarkeit von Rastanlagen und die Sicht der unterschiedlichen FahrerInnen-Gruppen werden ausführlich in Abschnitt 3.3 behandelt.

Der mit 19,4 Prozent sehr hohe Anteil an fehlenden Antworten kommt dadurch zustande, dass sich viele Befragte nicht auf eine Variante festlegen wollten oder konnten und mehrere Alternativen ankreuzten. Diese Antworten wurden als ungültig gewertet, da eine eindeutige Zuordnung für die weiteren Analyseschritte notwendig war.

Abbildung 7 Fahrtrouten (grenzüberschreitend/Nächtigungen)

Prozent N=801



1.6 Einkommensverteilung und Bezahlungsschema

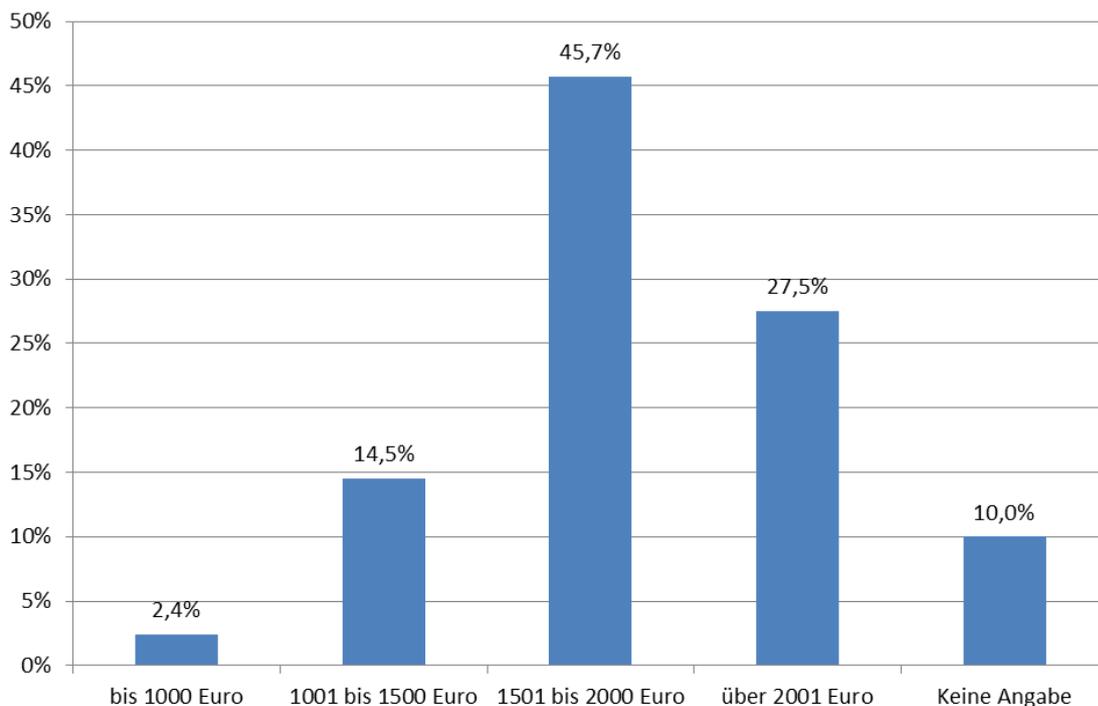
Um die Aussagen zum Einkommen in der Befragung besser beurteilen zu können, sollen zunächst anhand einiger Beispiele die tatsächlichen Mindestlöhne nach dem Kollektivvertrag 2011 für das Güterbeförderungsgewerbe bzw dem Kollektivvertrag 2011 für DienstnehmerInnen in den privaten Autobusbetrieben dargestellt werden:

So stand KraftfahrerInnen für Kraftwagenzüge und Sattelzugfahrzeuge mit einer Betriebszugehörigkeit zwischen 5 und 10 Jahren ein Stundenlohn von brutto 7,93 Euro bzw ein Bruttomonatslohn (auf Basis von 173 Arbeitsstunden bzw 4,325 Wochenlöhnen) von 1.371,89 Euro zu. Für die/den entsprechende/n LenkerIn mit abgelegter Lehrabschlussprüfung (also einer/m wirklichen BerufskraftfahrerIn) betragen diese Bruttolöhne im Jahr 2011 8,37 Euro pro Stunde bzw 1.448,01 Euro im Monat. Im Personenbeförderungsgewerbe mit Omnibussen (Gelegenheitsverkehr und Kraftfahrlinienverkehr) betragen diese Kollektivvertragssätze – vergleichbar dargestellt – für eine/n KraftfahrerIn vom 2. bis 10. Betriebszugehörigkeitsjahr pro Stunde 9,30 Euro und pro Monat 1.608,90 Euro, mit abgeschlossener Lehrabschlussprüfung 9,36 Euro pro Stunde und 1.619,28 Euro pro Monat.

Neben diesen Bruttolöhnen gemäß den genannten Kollektivverträgen sollen den LenkerInnen außer verschiedenen Zulagen rechtmäßig zusätzlich Überstunden sowie Tages- und Nächtigungsgelder (für Inlands- oder Auslandstätigkeiten) im Güterbeförderungsgewerbe bzw entsprechende Überstunden und Spesenvergütungen im Personenbeförderungsgewerbe mit Omnibussen ausbezahlt werden. Beispiele aus der Praxis zeigen, dass Überstunden das Bruttogehalt zT verdoppeln und Diäten/Spesenvergütungen allein bei Inlands-

fahrten über 500 Euro ausmachen können und somit ein Viertel bis ein Drittel des Gesamteinkommens ausmachen (beispielsweise betrug das Nettoeinkommen samt Überstunden rund 1.600 Euro, dazu kamen noch Diäten von rund 520 Euro netto)¹⁰.

Abbildung 8 Einkommensverteilung, N=801



In der Befragung selbst gaben die BerufslenkerInnen an, im Durchschnitt über ein monatliches Nettoeinkommen von 1.501 bis 2.000 Euro zu verfügen. Rund 17 Prozent nannten geringere Einkünfte und rund 28 Prozent gab an, mehr als 2.001 Euro zu verdienen.

Das durchschnittliche Nettomonatseinkommen unselbstständig Erwerbstätiger betrug 2010 in Österreich im arithmetischen Mittel 1.873 € (Frauen und Männer), bei männlich unselbstständig Erwerbstätigen 2.208 € (Arbeiter und Angestellte) und bei männlichen Arbeitern 1.775 €¹¹.

Das Nettojahreseinkommen bei unselbstständig Beschäftigten nach ISCO für 2009 lag im arithmetischen Mittel bei 21.644 € (im Monat 1.803,67 €) und bei Männern bei 26.750 € (im Monat 2.229,17 €). Im Wirtschaftsbereich „Verkehr und Lagerei“ nach ÖNACE liegt das Nettomonatseinkommen im Jahr 2010 im arithmetischen Mittel bei 1.958 € und bei Männern bei 2.088 €. Insgesamt liegen die für unsere Stichprobe vergleichbaren Nettomonats-

¹⁰ Entgeltforderungen der Gewerkschaft vida 2011

¹¹ STATISTIK AUSTRIA, Mikrozensus-Arbeitskräfteerhebung http://www.statistik.at/web_de/statistiken/soziales/personen-einkommen/nettomonatseinkommen/057214.html

einkommen also bei 1.800 bis 2.100 Euro, mindestens 17 Prozent unserer Befragten erreichen das nicht.

Die vorliegenden Ergebnisse verdeutlichen, dass die Nettolöhne der BerufslenkerInnen dank Spesen und Überstunden in etwa jenen von männlichen Arbeitern in Österreich entsprechen. Von ArbeitgeberInnenseite wird gerne damit geworben, dass sich im grenzüberschreitenden Verkehr ohne weiteres über 2.000 Euro netto verdienen lassen. Zwar wurde in der Befragung nicht erhoben, wie viele Stunden die LenkerInnen pro Monat arbeiten, es ist jedoch anzunehmen, dass es – wie in der Branche üblich – mehr sind als im Durchschnitt. Laut Arbeitskräfteerhebung arbeiten Männer im Bereich „Verkehr und Lagerei“ etwa 1,5 Stunden mehr pro Woche als der Durchschnitt (dieser liegt bei 35,4¹² Stunden pro Woche). Dementsprechend ist die jährlich geleistete Arbeitszeit mit 1.919,9 bei Männern im Bereich „Verkehr und Lagerei“ um 4,4 Prozent höher als im Mittel der männlichen unselbstständig Erwerbstätigen. Offenbar trägt aber nicht nur der höhere Anteil an Überstunden zum vergleichsweise passablen Nettoeinkommen bei. Es sei an dieser Stelle besonders darauf hingewiesen, dass mit Sicherheit ein erheblicher Anteil dieses „Nettoeinkommens“ aus Spesenvergütungen besteht, die eigentlich dazu gedacht sind, den höheren Lebensaufwand bei Pausen und Nächtigungen zu decken, wenn die Arbeitsleistungen nicht am Arbeitsort absolviert werden. Angestellte, die für Dienstreisen Spesenvergütungen bekommen, werden diese in der Regel kaum als fixe Einkommensbestandteile kalkulieren, im Transportgewerbe wird dies offenbar anders gehandhabt. Vielfach wird dabei auch übersehen oder bewusst verschwiegen, dass bei Berechnungen für das Arbeitslosengeld oder die Alterspension Spesen nicht berücksichtigt werden und somit das relevante Einkommen um einige hundert Euro geringer ist, was die Höhe des Anspruchs auf die genannten Leistungen erheblich reduziert.

Auf den Umstand, dass vermutlich aufgrund des hohen variablen Anteils am Einkommen bei den befragten LenkerInnen die Bezüge mit dem Alter nicht steigen bzw dass auch bei langer Unternehmenszugehörigkeit keine nennenswerten Einkommenszuwächse auffindbar waren, geht Kapitel 2.2.1 näher ein.

An dieser Stelle sei auch auf den mit 10 Prozent vergleichsweise geringen Anteil jener verwiesen, die keine Angaben zu ihrem Einkommen machen wollten. Bei den in Kapitel 3 untersuchten Angaben zu Lenkzeitüberschreitungen war die Bereitschaft, Auskunft zu geben, nicht annähernd so groß. Rund 21 Prozent konnten oder wollten dort die Frage, wie oft in den vergangenen 28 Tagen die Lenkzeiten überschritten wurden, keine Angaben machen.

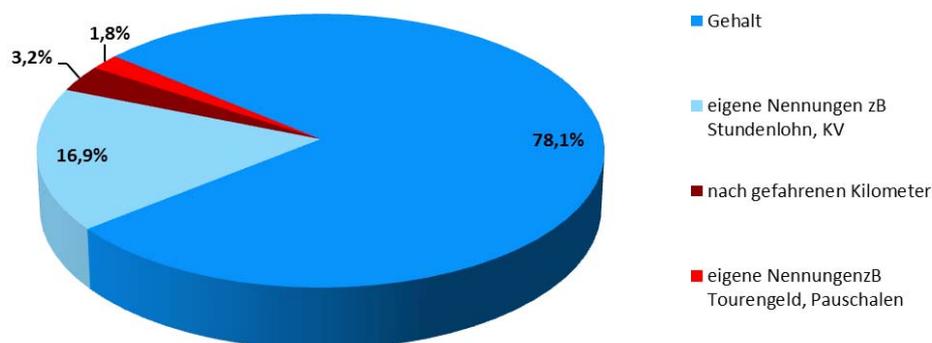
Um auch Anhaltspunkte über die Bezahlungspraxis im Transportbereich zu bekommen, wurden die LenkerInnen gebeten, anzugeben, auf welcher Basis sie bezahlt werden. Zur

¹² Als tatsächlich geleistete Arbeitszeit werden die tatsächlich geleisteten Wochenarbeitsstunden in der Referenzwoche bezeichnet. Überstunden und Mehrstunden werden eingerechnet, Fehlstunden abgezogen, Personen in Elternkarenz nicht berücksichtigt.

Auswahl standen zwei Antwortmöglichkeiten und ein offenes Antwortformat – Mehrfachnennungen waren erlaubt.

Obwohl der Eindruck aus der Praxis ein anderer ist, wurde bei 78 Prozent der 759 Nennungen die Angabe gemacht, dass die LenkerInnen nach Gehalt bezahlt werden, zu 3,2 Prozent wurde die Antwortalternative „nach gefahrenen Kilometern“ gewählt. Rund 19 Prozent der 801 befragten LenkerInnen nutzen das offene Antwortformat und berichteten über die in ihrem Unternehmen angewandte Bezahlungsgrundlage.

Abbildung 9 Bezahlungsschema



Bei den offenen Antworten dominieren klar Antworten wie „Kollektivvertrag“ oder „Anzahl geleisteter Stunden“ mit oder ohne Zulagen (Prämien, Diäten, Spesenersatz). Jedoch wurde bei 1,8 Prozent aller Nennungen angegeben, auf Basis von Tourengeld, Pauschalen, Quadratmeter oder gefahrenen Kilometer bezahlt zu werden, womit insgesamt also rund 5 Prozent der LenkerInnen angeben, auf der Grundlage der beförderten Menge entlohnt zu werden. Zum besseren Verständnis sei angeführt, dass die kilometerabhängige Bezahlung bzw Gehaltskomponente grundsätzlich gesetzlich verboten ist. Nur wenn sie die Verkehrssicherheit nicht gefährdet und sie den/die FahrerIn nicht ermutigt, diese zu verletzen, wäre sie zulässig.¹³ Weil es sich dabei um eine sehr schwammige Regelung handelt, fordert die

¹³ **Die gesetzliche Basis bilden erstens: Art 10 Abs 1 der EG-Verordnung 561/2006/EG:** „Verkehrsunternehmen dürfen angestellten oder ihnen zur Verfügung gestellten Fahrern keine Zahlungen in Abhängigkeit von der zurückgelegten Strecke und/oder der Menge der beförderten Güter leisten, auch nicht in Form von Prämien oder Lohnzuschlägen, falls diese Zahlungen geeignet sind, die Sicherheit im Straßenverkehr zu gefährden und/oder zu Verstößen gegen diese Verordnung ermutigen.“

und zweitens: § 15c des österreichischen Arbeitszeitgesetzes: „Lenker dürfen nicht nach Maßgabe der zurückgelegten Strecke oder der Menge der beförderten Güter entlohnt werden, auch nicht in Form von Prämien oder Zuschlägen für diese Fahrtstrecken oder Gütermengen, es sei denn, dass diese Entgelte nicht geeignet sind, die Sicherheit im Straßenverkehr zu beeinträchtigen oder Verstöße gegen dieses Bundesgesetz zu begünstigen.“

Arbeiterkammer seit Jahren ein klares Verbot von Pauschalentlohnungen – ohne Wenn und Aber – sowohl national als auch auf EU-Ebene. Der geringe Prozentsatz von FahrerInnen mit kilometerabhängiger Bezahlung ist erfreulich, auch wenn einschränkend gesagt werden muss, dass viele befragte FahrerInnen in Firmen mit Betriebsrat und/oder hohem gewerkschaftlichen Organisationsgrad arbeiten und somit sicherlich nicht die gängige Praxis für alle Unternehmen widerspiegeln.

2. Sozialpolitische Aspekte

Dieser Abschnitt behandelt die Dauer der Unternehmenszugehörigkeit und die Einkommenssituation der LenkerInnen. Dabei werden folgende Aspekte genauer beleuchtet:

- Alter und Zeitraum der Unternehmenszugehörigkeit,
- Alter und Zeitraum der Unternehmenszugehörigkeit in den einzelnen Transportbranchen,
- Einkommenshöhe im Verhältnis zu Alter und Dauer der Unternehmenszugehörigkeit
- Einkommenshöhe in Bezug auf Unternehmensgröße und Transportart

2.1 Alter und Unternehmenszugehörigkeit

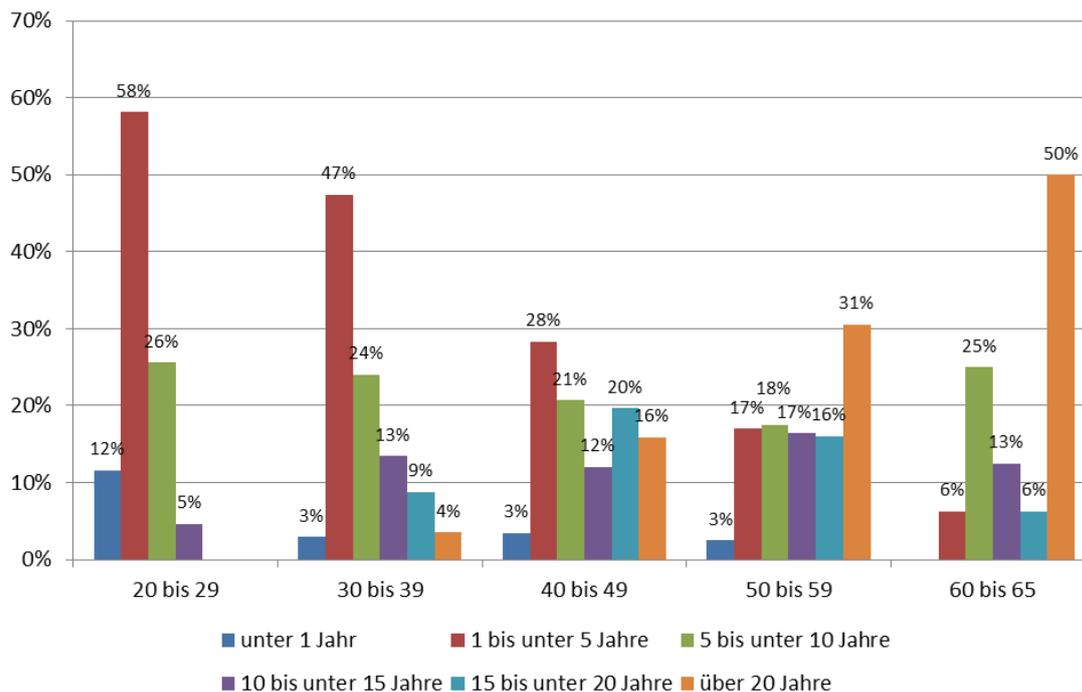
Wie bei der Stichprobenbeschreibung in Abschnitt 1.1 Alter, Zeitraum der Unternehmenszugehörigkeit angekündigt, wird an dieser Stelle die durchschnittliche Zugehörigkeitsdauer zum Unternehmen für die verschiedenen Altersgruppen genauer untersucht.

Alter und Dauer der Unternehmenszugehörigkeit weisen eine Korrelation von 0,45 auf. Ein perfekter Zusammenhang hätte den Wert 1, kein Zusammenhang würde sich im Wert 0 niederschlagen. Der gefundene Zusammenhang bedeutet, dass die Varianz in der Dauer, wie lange jemand bereits im aktuellen Unternehmen beschäftigt war, nur zu 20 Prozent durch das Alter erklärt werden kann. Zu 80 Prozent sind also andere Faktoren entscheidend, ob jemand zum Befragungszeitpunkt sehr lange im Unternehmen war.

In Tabelle 8 ist für jede Altersgruppe die durchschnittliche Dauer der Unternehmenszugehörigkeit dargestellt. Statistisch unterscheiden sich die 20 bis 29-jährigen nicht von den 30-39-jährigen. Erst die durchschnittlich 10,4 Jahre aufwärts stellen einen auffälligen Unterschied zu den 3,2 Jahren dar; eine Erklärung stellt die große Streuung um den Mittelwert dar.

Tabelle 8 Altersgruppen und Durchschnittsdauer der Unternehmenszugehörigkeit

	Mittelwert	N	Standardabweichung
unter 20	2,0	2	1,4142
20 bis 29	3,2	43	2,9137
30 bis 39	6,5	171	5,3141
40 bis 49	10,4	290	7,7045
50 bis 59	14,1	200	9,3543
60 bis 65	20,3	16	13,2902
Insgesamt	10,3	722	8,4644

Abbildung 10 Dauer der Unternehmenszugehörigkeit nach Altersgruppe

Wie Abbildung 10 zeigt, sind bei den 20 bis 29-jährigen 58 Prozent zwischen 1 und 5 Jahre beim selben Unternehmen, bei den 30 bis 39-jährigen sind es noch immer 47 Prozent. Länger, nämlich 5-10 Jahre beim selben Unternehmen sind nur etwa 25 Prozent der 30 bis 39-jährigen. Bei den 50 bis 59-jährigen ist rund ein Drittel über 20 Jahre im Unternehmen, dh sie haben erst mit 30 bis 39 Jahren ein Unternehmen gefunden, bei dem sie bleiben konnten oder wollten. Weitere Details sind der Abbildung zu entnehmen.

Unklar ist, ob die Fluktuation durch Selbstkündigung und Suche nach einer neuen Arbeitgeberin, einem neuen Arbeitgeber verursacht ist, oder ob die Fluktuation durch häufige Kündigungen durch die Unternehmen zustande kommt. Unabhängig davon ist darauf hinzuweisen, dass Kündigungen Ausdruck von Unzufriedenheit mit der/dem ArbeitgeberIn sein können und dass jede Kündigung – und die damit verbundene Suche nach neuen MitarbeiterInnen – Kosten für das Unternehmen bedeuten. Anzunehmen ist, dass diese Problematik den Unternehmen kaum bewusst ist, immerhin sprechen die erhobenen Daten dafür, dass neue MitarbeiterInnen stets günstiger sind, da zB mit zunehmendem Alter die Einkommen nicht steigen. Eine vermehrte Kostentragung von Aus- und Weiterbildung durch die ArbeitgeberInnen, und va die Übertragung der Verantwortung an das Unternehmen dafür, dass ausschließlich LenkerInnen mit gültigen FahrerInnenqualifikationsnachweisen auf den Straßen eingesetzt werden, dürfte dieses Kostenargument verstärkt in den Vordergrund rücken und damit die Schaffung von Rahmenbedingungen, die die Fluktuation verringern bzw die Attraktivität der Branche erhöhen.

2.1.1 Alter und Unternehmenszugehörigkeit in den einzelnen Transportbranchen

FahrerInnen in der Güterbeförderung sind durchschnittlich jünger als jene im Personenverkehr; im Gelegenheitsverkehr sind die LenkerInnen mit 46,1 Jahren am ältesten, im Werkverkehr mit 41,7 Jahren am jüngsten.

Tabelle 9 Durchschnittsalter in den einzelnen Transportbereichen

genauer Transportbereich	Mittelwert	N	Standardabweichung
Güterbeförderung	43,88	409	8,971
Werkverkehr	41,72	117	8,433
Gelegenheitsverkehr	46,09	58	10,534
Linienverkehr	45,21	89	7,827
Insgesamt	43,87	673	8,947

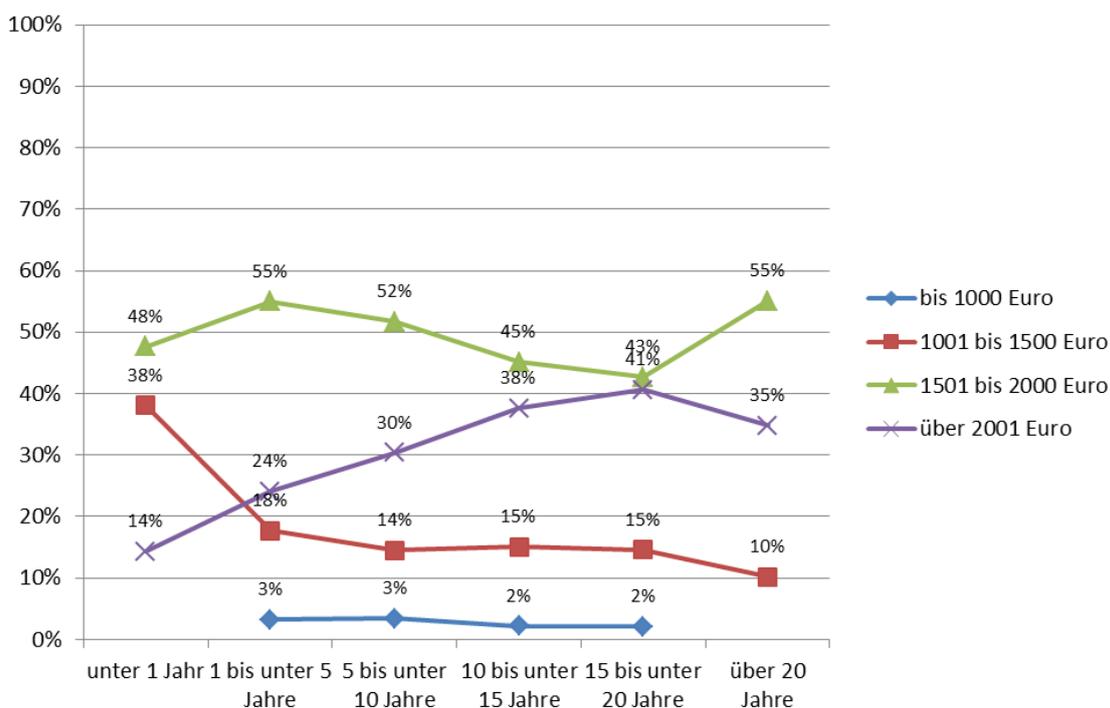
Hinsichtlich der Unternehmenszugehörigkeit gibt es keine Unterschiede zwischen den Transportbereichen – sie liegt im Mittel bei etwas mehr als 10 Jahren.

Tabelle 10 Durchschnittliche Unternehmenszugehörigkeit nach Transportart

genauer Transportbereich	Mittelwert	N	Standardabweichung
Güterbeförderung	10,080	393	8,7530
Werkverkehr	10,462	117	7,1902
Gelegenheitsverkehr	11,055	55	9,1746
Linienverkehr	10,129	89	8,1928
Insgesamt	10,237	654	8,4419

2.2 Einkommen

2.2.1 Zeitraum der Unternehmenszugehörigkeit

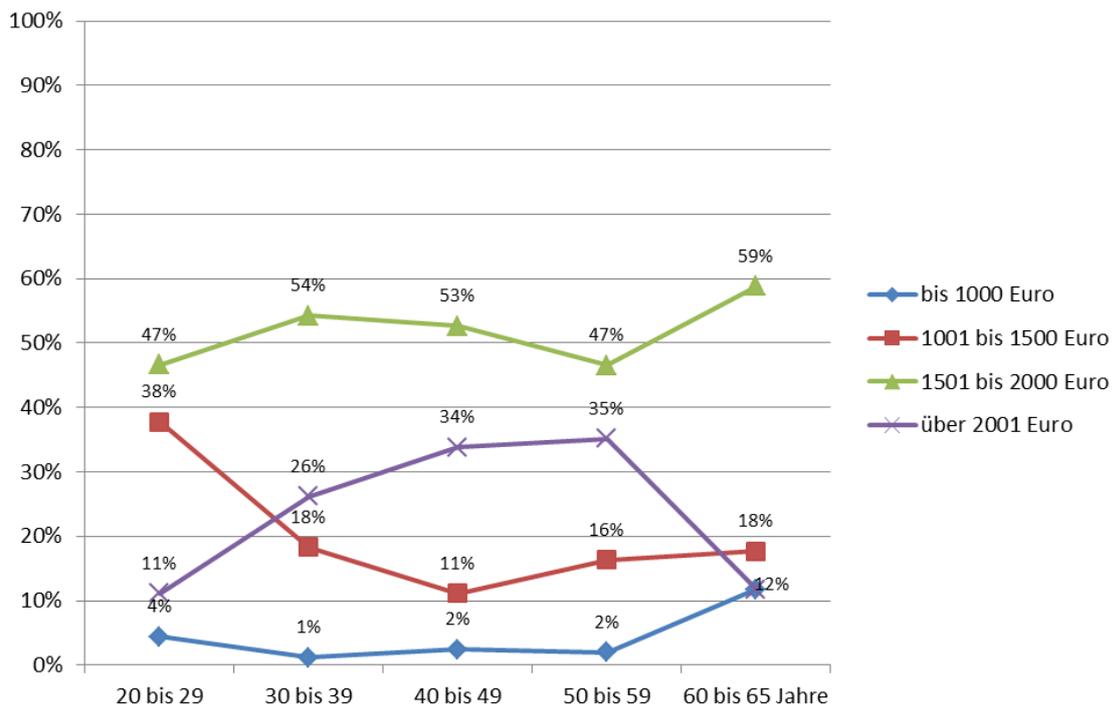
Abbildung 11 Dauer der Unternehmenszugehörigkeit und Einkommenshöhe

Zwar steigt der Anteil der LenkerInnen mit einem Einkommen über 2.001 Euro von 14 Prozent LenkerInnen auf rd 40 Prozent, der Anteil der LenkerInnen, die 1.500 bis 2.000 Euro

verdienen ist in jeder der Zugehörigkeitsgruppen etwa bei 43 bis 55 Prozent, der Anteil der LenkerInnen, die 1.101 bis 1.500 Euro verdienen, bleibt relativ konstant bei rd 15 Prozent; dadurch ergibt sich für alle Zugehörigkeitsgruppen ein Durchschnittseinkommen von 1.501 bis 2.001 Euro. LenkerInnen, die kürzer als ein Jahr im Unternehmen sind, haben auffallend häufig Einkommen zwischen 1.001 und 1.500 Euro. Statistisch lässt sich festhalten, dass lediglich LenkerInnen, die weniger als ein Jahr in einem Unternehmen waren auffallend weniger verdienen als LenkerInnen mit über 20 Jahren Betriebszugehörigkeit, die einzelnen Gruppen unterscheiden sich nicht voneinander. Dauer der Unternehmenszugehörigkeit und Einkommen korrelieren nur minimal, die Verweildauer im Unternehmen erklärt nur zu 2 Prozent die vorgefundenen Einkommensunterschiede – dh das Einkommen ist weitgehend unabhängig von der Dauer der Unternehmenszugehörigkeit.

Da, wie oben gezeigt, Alter nicht mit der Dauer der Unternehmenszugehörigkeit zusammenhängt – viele 40-50-jährige also wieder „von vorne“ anfangen – bedeutet dies auch beim Einkommen, jedes Mal wieder sehr niedrig zu beginnen. Dieser Umstand wird in Abbildung 12 veranschaulicht.

Abbildung 12 Alter und Einkommen



In den Altersgruppen der 40 bis 59-jährigen haben rd 1/3 der LenkerInnen ein Einkommen von über 2.001 Euro netto. Insgesamt erzielt rund die Hälfte der LenkerInnen ein Einkommen von 1.500-2.000 Euro, unabhängig davon, ob sie zur Gruppe der 20 bis 29-jährigen oder zur Gruppe der 50 bis 59-jährigen zählen. Auffallend mehr, als die 20 bis 29-jährigen

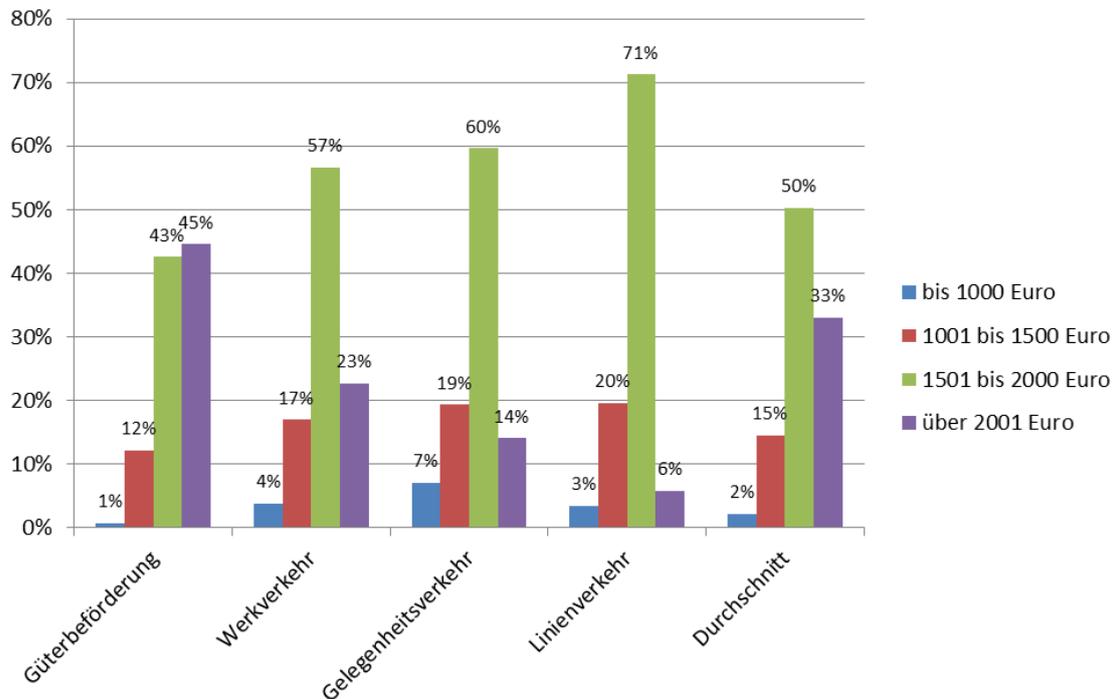
verdienen lediglich die 40-49 und 50-59-jährigen. Alle anderen Gruppen unterscheiden sich nicht voneinander dh die 50-59-jährigen haben demnach keine höheren Einkommen als etwa die 30-39-jährigen. Der Zusammenhang zwischen Alter und Einkommen ist noch geringer: So erklärt höheres Alter ein höheres Einkommen nur zu 1 Prozent, dh zu 99 Prozent werden Einkommenszuwächse durch andere Faktoren erklärt. Vermutlich überdeckt der hohe Spesenanteil am genannten Einkommen die kollektivvertraglich geregelten Einkommenssteigerungen. Immerhin beträgt der Unterschied zwischen Monatslohn im Kollektivvertrag und den Angaben der LenkerInnen etwa 400 bis 900 Euro. (Anm: der KV beträgt ca 1.400 Euro brutto wie in Kapitel 1.6 erläutert wurde, das sind etwa 1.100 netto bzw 1.300, wenn auch Urlaubs- und Weihnachtsgeld aliquot berücksichtigt wird).

Die Angaben der STATISTIK AUSTRIA zeigen im Vergleich dazu, dass gestaffelt nach Altersgruppen das Durchschnittsverdienst unselbstständig männlicher Erwerbstätiger zwischen 20-29 Jahren bei 1.634, zwischen 30-39 Jahren bei 2.233 €, zwischen 40-49 Jahren bei 2.548 €, zwischen 50-59 Jahren bei 2.618 € und ab 60 Jahren bei 2.715 € liegt.

Zusammenfassend ist festzustellen, dass der Anreiz eines augenscheinlich hohen Einstiegsgehaltes (immerhin fast die Hälfte der 20-29-jährigen verdienen mehr als 1.500 Euro netto) sehr kritisch gesehen werden muss. Einerseits sind die variablen Bestandteile dieses Einkommens enorm hoch, was bei Krankheit oder Arbeitslosigkeit bzw später in der Alterspension ein Nachteil ist und andererseits wird Berufserfahrung im Transportsektor offenbar nicht honoriert, wenn über 50-jährige im Durchschnitt gleich viel verdienen wie 30-39-jährige.

2.2.2 Transportart

Abbildung 13 Einkommen je Transportart



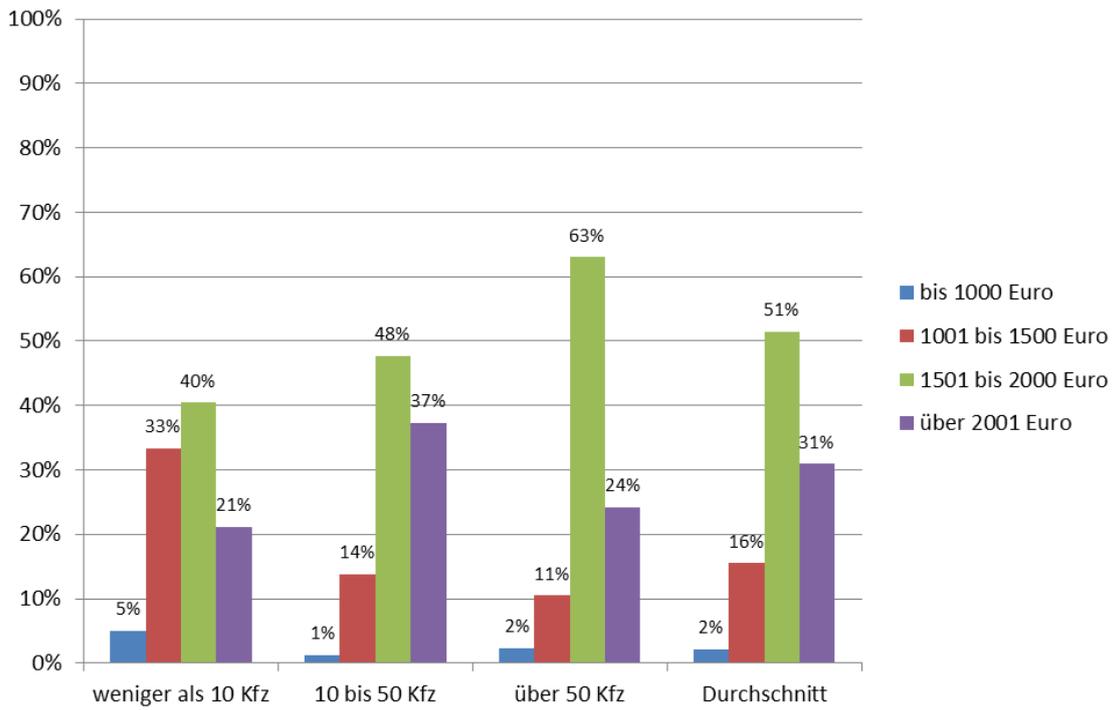
Mitarbeiter im Bereich der Güterbeförderung verdienen signifikant mehr, als alle anderen Transportbereiche, im Personenlinienverkehr ist das Netto-Einkommen am geringsten.

Wie Abbildung 13 verdeutlicht, verdienen 45 Prozent der befragten Beschäftigten im Güterbeförderungsgewerbe über 2.000 Euro, in den anderen Bereichen sind es nur 6-23 Prozent. Netto-Entlohnungen zwischen 1.500 und 2.000 Euro sind in allen Verkehrssparten am üblichsten.

2.2.3 Unternehmensgröße

In der Befragung gaben 102 LenkerInnen an, in einem Unternehmen mit weniger als 10 Kfz zu arbeiten; signifikant ist, dass diese Unternehmen schlechter bezahlen, als die größeren. In den Kleinstunternehmen haben rund ein Drittel der LenkerInnen Einkommen von 1.001 bis 1.500 Euro, bei Unternehmen über 10 Kfz berichten nur 11 bis 14 Prozent über diese geringen Einkommen.

Abbildung 14 Einkommen und Unternehmensgröße



3. Überschreitung von Lenkzeiten, Verfügbarkeit und Bewertung von Rastanlagen

Dieser Abschnitt behandelt die Einhaltung von Lenkzeiten und die Bewertung von Rastanlagen auf Autobahnen durch LenkerInnen. Bei letzteren sind die Antworten **der LenkerInnen im Linienverkehr nicht berücksichtigt**. Konkret wurden folgende Fragestellungen untersucht:

- Ausmaß der Lenkzeitüberschreitungen im Straßenschwerverkehr
- Verfügbarkeit von freien Lkw-Stellflächen
- Qualitative Bewertung von Autobahn-Rastanlagen in Österreich und dem Ausland
- Innovationen bei Rastanlagen auf der Autobahn (Vorinformation, Reservation, Zugangskontrolle)
- Sicherheitsempfinden und Kriminalität auf Rastanlagen
- Missbrauch von Rastanlagen als Lkw-Abstellplätze

Unter dem Sammelbegriff „Lenk- und Ruhezeiten“ legt die EG-Verordnung 561/2006¹⁴ für den gesamten EU- und EWR-Raum die Bestimmungen „zur Harmonisierung bestimmter Sozialvorschriften im Straßenverkehr“ fest. Die wichtigsten Regelungen betreffen die maximal zulässigen täglichen und wöchentlichen Lenkzeiten, die Fahrtunterbrechungen (Lenkpausen), die mindestens einzuhaltenden täglichen und wöchentlichen Ruhezeiten, das Verbot von Pauschalentlohnungen sowie die Haftung von Unternehmen. Über die Einhaltung dieser Bestimmungen veröffentlicht die Europäische Kommission alle zwei Jahre einen sogenannten „Kontrollbericht“, der jeweils für eine Zweijahresperiode über die in den Mitgliedsstaaten durchgeführten Straßen- und Betriebskontrollen und die dabei festgestellten Verstöße gegen die „Sozialbestimmungen“ (sie sind eigentlich Verkehrssicherheitsbestimmungen) im Straßenverkehr Auskunft gibt.

Der aktuellste Bericht der Europäischen Kommission stammt aus dem Jahr 2010, bezieht sich auf die Periode 2007-2008 und liegt nur in englischer Sprache vor¹⁵. Darin wird fest-

¹⁴ Verordnung (EG) Nr 561/2006 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 15. März 2006 zur Harmonisierung bestimmter Sozialvorschriften im Straßenverkehr und zur Änderung der Verordnungen (EWG) Nr 3821/85 und (EG) Nr 2135/98 des Rates sowie zur Aufhebung der Verordnung (EWG) Nr 3820/85 des Rates

¹⁵ Report on the implementation in 2007-2008 of Regulation (EC) No 561/2006 on the harmonisation of certain social legislation relating to road transport and of Directive 2002/15/EC on the organisation of the working time of persons performing mobile road

gehalten, dass in 26 EU-Mitgliedsstaaten (Portugal lieferte keine Daten) und Norwegen rd 84 Mio Arbeitstage von LenkerInnen in der Güter- und Personenbeförderung kontrolliert wurden, 2 Mio der kontrollierten Arbeitstage wurden davon von Österreich gemeldet. Insgesamt wurden bei diesen EU-weiten Kontrollen rund 3,245.000 Verstöße gegen die „Sozialbestimmungen“ im Straßenverkehr festgestellt. In Österreich lag die vergleichbare Zahl bei 74.800. Die Kommission führt im Bericht an, dass unter diesen Verstößen jene gegen Lenkzeiten und deren Aufzeichnung einen Anteil von ca 34 Prozent ausmachen, jene gegen die Einhaltung der Lenkpausen immerhin noch 30 Prozent. Geringfügig anders sieht das Ergebnis der Kontrollen in Österreich aus: Hier liegen die Verstöße gegen die Lenkpause mit ca 37 an der Spitze, während die Verstöße gegen die Lenkzeiten und deren Aufzeichnungen mit rund 31 Prozent knapp hinter den Ruhezeitverstößen (ebenfalls rund 31 Prozent) an dritter Stelle lagen.

Vor diesem Hintergrund und in Zusammenhang mit der Situation rund um die Rastanlagen und Lkw-Abstellplätze war es für uns interessant, die BerufslenkerInnen über ihr Wissen und über die Einhaltung betreffend den Lenkzeiten zu befragen.

3.1 Halteplatzregelung

Die Kontrolle der Einhaltung von Lenkzeiten ist ein heiß diskutiertes Thema. Immer wieder wird behauptet, dass seit Einführung des digitalen Kontrollgerätes im Jahr 2006 diese Kontrollen viel strenger durchgeführt werden. Insbesondere von Seiten der UnternehmerInnen wird daher immer wieder der Ruf nach „Toleranzen“ laut.

Tatsache ist jedoch, dass sich durch die Überarbeitung der EG-Verordnung 3820/85¹⁶ – sie wurde durch die EG-Verordnung 561/2006 ersetzt – weder an den gesetzlichen Bestimmungen zur Lenkzeit, noch bei den Straßenkontrollen in der Praxis Änderungen ergeben haben, außer dass Übertretungen durch das neue digitale Kontrollgerät leichter feststellbar sind. Eine europarechtliche Regelung, die hilft, Härtefälle zu vermeiden, ist die so genannte „Halteplatzregel“¹⁷, wonach in begründeten und aufgezeichneten Fällen Lenkzeiten überschritten werden dürfen. Weder bei den UnternehmerInnen, noch bei den FahrerInnen dürfte diese Regelung ausreichend bekannt sein, obwohl sie auch in den jeweiligen Kollektivverträgen extra aufgenommen wurden. Von den befragten LenkerInnen hat mehr als die Hälfte offenbar keine Ahnung von der Halteplatzregelung und dass sie über die maximale Lenkzeit hinaus weiter fahren dürfen, wenn sie eine Begründung und den Grund auch glaubhaft machen können. 31 Prozent denken, sie dürfen keinesfalls weiterfahren.

transport activities (25th report from the Commission on the implementation of the social legislation relating to road transport)

¹⁶ Verordnung (EWG) Nr 3820/85 vom 20. Dezember 1985 über die Harmonisierung bestimmter Sozialvorschriften im Straßenverkehr

¹⁷ **Art 12 EG-Verordnung 561/2006/EG:** „Sofern die Sicherheit im Straßenverkehr nicht gefährdet wird, kann der Fahrer von den Artikeln 6 bis 9 abweichen, um einen geeigneten Halteplatz zu erreichen, soweit dies erforderlich ist, um die Sicherheit von Personen, des Fahrzeugs oder seiner Ladung zu gewährleisten. Der Fahrer hat Art und Grund dieser Abweichung spätestens bei Erreichen des geeigneten Halteplatzes handschriftlich auf dem Schaublatt des Kontrollgeräts oder einem Ausdruck aus dem Kontrollgerät oder im Arbeitszeitplan zu vermerken.“

Diese Ergebnisse weisen unserer Ansicht nach darauf hin, dass nicht das Fehlen von Spielräumen, sondern lediglich das mangelnde Wissen über die Halteplatzregelung der eigentliche Hintergrund für einen Ruf nach mehr Toleranzen sind.

Tabelle 11 Antworten auf die Frage zur Halteplatzregelung

Weiterfahrt erlaubt, nach durchgehender Lenkzeit von 4,5 Stunden?				
	Häufigkeit	Prozent	Gültige Prozente	Kumulierte Prozente
ja, auf jeden Fall	50	6,2	7,4	7,4
nein, auf keinen Fall	248	31,0	36,9	44,3
ja, aber nur, wenn ich Aufzeichnungen mache und eine Begründung habe	374	46,7	55,7	100,0
Gesamt	672	83,9	100,0	
Keine Angabe	129	16,1		
Gesamt	801	100,0		

3.1.1 Wissen über die Halteplatzregelung bei den unterschiedlichen Transportarten, Altersgruppen und Gruppen der Unternehmenszugehörigkeit

Hinsichtlich des Wissensstandes über die Halteplatzregelung zeigen sich keine statistisch auffallenden Unterschiede unter den Transportgewerben. Demnach wissen Lkw-LenkerInnen genauso schlecht Bescheid wie Bus-LenkerInnen, unabhängig davon, ob erstere im Werkverkehr oder Güterbeförderungsgewerbe und letztere im Gelegenheits- oder Linienverkehr tätig sind.

Die Halteplatzregel ist offenbar bei allen Altersgruppen gleichermaßen wenig bekannt – es konnten keine statistischen Unterschiede gefunden werden. Das bedeutet auch, dass ältere ArbeitnehmerInnen nicht besser informiert sind, als jüngere KollegInnen.

Tabelle 12 Antworten zur Halteplatzregelung in den vier Transportgewerbearten, ob die Weiterfahrt nach einer durchgehenden Lenkzeit von 4,5 Stunden erlaubt ist

	fehlend - keine Angabe	ja, auf jeden Fall	nein, auf keinen Fall	ja, aber nur, wenn ich Auf- zeichnungen mache und eine Begründung habe	Gesamt
Güterbeförderung	10,9%	4,9%	30,9%	53,3%	100,0%
Werkverkehr	11,0%	10,2%	37,3%	41,5%	100,0%
Gelegenheitsverkehr	13,6%	10,2%	27,1%	49,2%	100,0%
Linienverkehr	15,7%	5,6%	38,2%	40,4%	100,0%
Gesamt	11,8%	6,4%	32,6%	49,2%	100,0%

Tabelle 13 Antworten zur Halteplatzregelung in den einzelnen Altersgruppen

	fehlend - keine Angabe	ja, auf jeden Fall	nein, auf keinen Fall	ja, aber nur, wenn ich Auf- zeichnungen mache und eine Begründung habe	Gesamt
20 bis 29	15,7%	5,9%	35,3%	43,1%	100,0%
30 bis 39	12,6%	6,3%	35,4%	45,7%	100,0%
40 bis 49	10,6%	6,0%	34,1%	49,3%	100,0%
50 bis 59	12,4%	8,6%	26,3%	52,6%	100,0%
60 bis 65 Jahre	11,8%		41,2%	47,1%	100,0%
Gesamt	11,9%	6,6%	32,5%	48,9%	100,0%

Tabelle 14 Antworten zur Halteplatzregelung je nach Dauer der Unternehmenszugehörigkeit

	fehlend - keine Angabe	ja, auf jeden Fall	nein, auf kei- nen Fall	ja, aber nur, wenn ich Auf- zeichnungen mache und eine Begründung habe	Gesamt
unter 1 Jahr	12,0%	4,0%	36,0%	48,0%	100,0%
1 bis unter 5 Jahre	9,3%	7,9%	30,8%	52,0%	100,0%
5 bis unter 10 Jahre	16,6%	5,3%	39,1%	39,1%	100,0%
10 bis unter 15 Jahre	7,4%	5,3%	34,7%	52,6%	100,0%
15 bis unter 20 Jahre	12,4%	6,7%	29,5%	51,4%	100,0%
über 20 Jahre	11,6%	6,6%	27,3%	54,5%	100,0%
Gesamt	11,5%	6,5%	32,5%	49,6%	100,0%

Hinsichtlich des Wissens über die Halteplatzregel zeigt sich eindeutig, dass LenkerInnen, die bereits seit Jahrzehnten in ein und demselben Unternehmen arbeiten, genauso schlecht Bescheid wissen, wie LenkerInnen, die erst seit wenigen Jahren im Betrieb sind. Dies dürfte ein Zeichen dafür sein, dass in den Unternehmen einige gesetzliche Regelungen zu wenig bekannt sind oder aber die LenkerInnen schlichtweg zu wenig informiert werden.

Im Sinne der Vollständigkeit sei noch erwähnt, dass sich auch keine Unterschiede bei unterschiedlichen Unternehmensgrößen und den überwiegenden Fahrtrouten finden ließen.

3.2 Lenkzeitüberschreitungen

Im Durchschnitt berichten die LenkerInnen über 1,63 Überschreitungen an 28 Tagen. Auffallend ist, dass 26 Prozent keine Angaben machen konnten oder wollten, wie häufig sie Lenkzeiten überschreiten – 49 Prozent gaben die Antwort nie (daher liegt der Median bei 0 Überschreitungen). Fasst man die offenen Antworten zusammen, so geben rund 20 Prozent eine bis fünf und 5,1 Prozent mehr als fünf Überschreitungen an 28 Tagen an.

Im folgenden Abschnitt wird genauer beleuchtet, inwieweit Unternehmensgröße, Transportart, Zeitraum der Unternehmenszugehörigkeit, Alter, Einkommen und Fahrtrouten einen Einfluss darauf haben, wie häufig die Lenkzeit entsprechend der Angaben der Befragten überschritten wird.

3.2.1 Unternehmensgröße

Der Mittelwertvergleich zeigt, dass LenkerInnen in Unternehmen mit mehr als 50 Kfz im Durchschnitt weniger als eine Lenkzeitüberschreitung in 28 Tagen angeben, in kleineren Unternehmen sind es etwa zwei Lenkzeitüberschreitungen im selben Betrachtungszeitraum.

Statistisch auffällig zeigt sich nur der Vergleich zwischen Unternehmen mit 10-50 Kfz (1,91 Überschreitungen in 28 Tagen) und über 50 Kfz (0,83 Überschreitungen in 28 Tagen). Der hohe Mittelwert bei den LenkerInnen in Kleinstunternehmen ist statistisch nicht auffällig, Ursache dafür ist die hohe Standardabweichung um diesen Mittelwert. Demnach ist festzuhalten, dass in großen Unternehmen die geringsten Lenkzeitüberschreitungen gefunden wurden.

Angemerkt sei an dieser Stelle, dass die großen Streuungen in der ersten und zweiten Unternehmensgruppe durch jeweils eine Nennung von 50 Lenkzeitüberschreitungen (also immer) und bei den Unternehmen zwischen 10 und 50 Kfz von 4 LenkerInnen mit 28 Überschreitungen zustande kommen.

Wesentlich aufschlussreicher als die reine Betrachtung des Mittelwertes, ist die Beurteilung der Antwortverteilungen, insbesondere die Verteilung der Nicht-Antworten, die bei einer Mittelwertbetrachtung keine Berücksichtigung finden.

Tabelle 15 Anzahl und Häufigkeiten von Lenkzeitüberschreitungen bei kleinen, mittleren und großen Transportunternehmen

	Unternehmensgröße			Gesamt
	weniger als 10 Kfz	10 bis 50 Kfz	über 100 Kfz	
0	49	191	147	387
1	2	21	5	28
2	7	35	12	54
3	2	22	6	30
4	0	16	3	19
5	4	14	5	23
6	1	4	3	8
7	0	1	0	1
8	1	2	2	5
10	1	14	0	15
11	1	0	0	1
13	0	0	2	2
15	2	0	1	3
28	0	4	0	4
50	1	1	0	2
Gesamt	71	325	186	582

LenkerInnen aus Kleinstunternehmen mit weniger als 10 Kfz machen auffallend häufig keine Angaben darüber, wie häufig sie in den vergangenen 28 Tagen ihre Lenkzeiten überschritten haben. Über die Hintergründe kann nur spekuliert werden – offensichtlich ist jedoch, dass diese LenkerInnen deutlich häufiger als alle größeren Unternehmen keine Aussagen über Lenkzeitüberschreitungen machen konnten oder wollten.

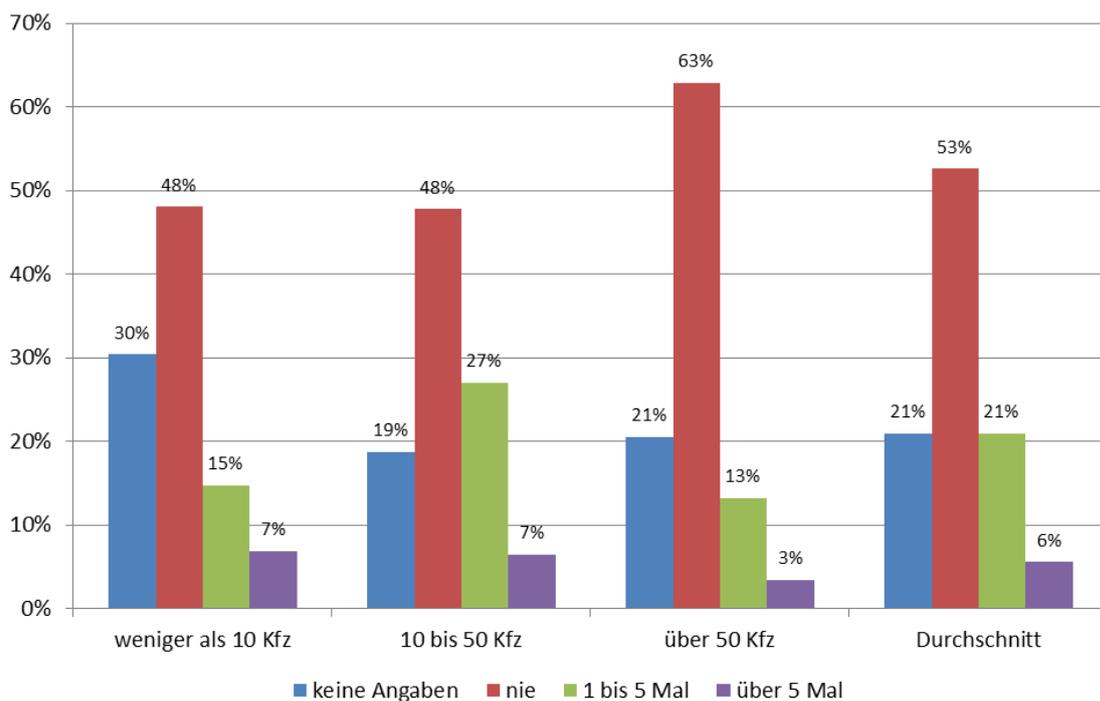
LenkerInnen aus mittelgroßen Unternehmen mit 10 bis 50 Kfz machen auffallend häufig die Angabe, die Lenkzeit innerhalb der vergangenen 28 Tage zwischen ein- und fünfmal überschritten zu haben.

LenkerInnen aus Unternehmen mit über 50 Kfz machen auffallend häufig die Angabe, die Lenkzeit nie zu überschreiten; sie geben besonders selten an, die Lenkzeit zwischen ein- und fünfmal überschritten zu haben.

Zusammenfassend kann daraus geschlossen werden, dass LenkerInnen aus größeren Betrieben die Bestimmungen zu Lenk- und Ruhezeiten eher einhalten, LenkerInnen aus Kleinstbetrieben sich diesbezüglich ungern in die Karten schauen lassen (ein Umstand, der bei reiner Betrachtung der Mittelwerte nicht erkennbar war).

Tabelle 16 Durchschnittliche Lenkzeitüberschreitungen bei kleinen, mittleren und großen Transportunternehmen

Unternehmensgröße	Mittelwert	N	Standardabweichung	Median
weniger als 10 Kfz	2,20	71	6,623	,00
10 bis 50 Kfz	1,91	325	4,653	,00
über 50 Kfz	,83	186	2,234	,00
Insgesamt	1,60	582	4,386	,00

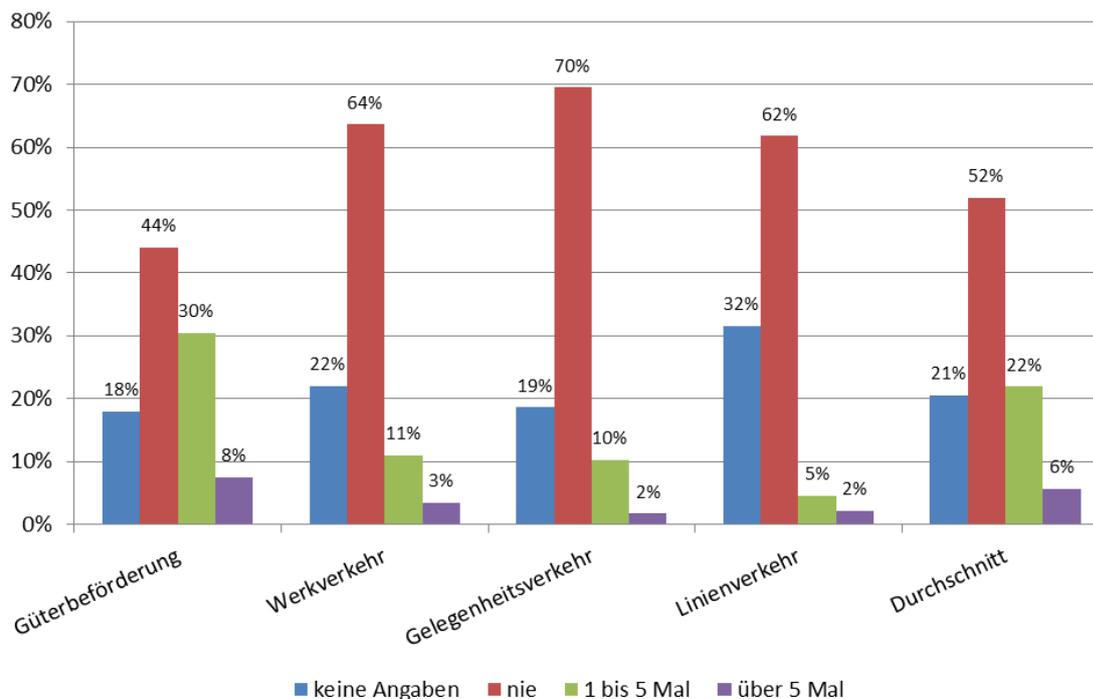
Abbildung 15 Angaben und fehlende Angaben zur Lenkzeitüberschreitung bei kleinen, mittleren und großen Transportunternehmen

3.2.2 Transportart

Beim Linienverkehr fällt der hohe Anteil derer auf, die keine Angaben zur Häufigkeit der Übertretungen machen. Im Bereich des Güterbeförderungsgewerbes kommt die Antwort „nie“ am seltensten vor, im Gelegenheitsverkehr am häufigsten. Die Angabe von 1-5 Über-

tretenungen bei rund 30 Prozent der LenkerInnen im Güterbeförderungsgewerbe ist drei bis sechsmal häufiger als in den anderen Transportarten.

Abbildung 16 Lenkzeitüberschreitungen in den unterschiedlichen Transportgewerbetarten



3.2.3 Dauer der Unternehmenszugehörigkeit

Zwischen Dauer der Unternehmenszugehörigkeit und der Häufigkeit der Lenkzeitüberschreitung konnte kein eindeutiger Zusammenhang festgestellt werden. Auffällig ist die große Streuung der Angaben in den kürzeren Dienstjahren.

Auch die Analyse der fehlenden Antworten (analog zum vorigen Abschnitt) brachte kein Ergebnis. Die Zahl der Lenkzeitüberschreitungen und die Dauer der Unternehmenszugehörigkeit (und die Bereitschaft darüber Auskunft zu geben) sind demnach unabhängig voneinander. Zu erwarten wäre gewesen, dass LenkerInnen, die neu im Unternehmen sind, andere Verhaltensweisen zeigen, als LenkerInnen, die bereits länger im Unternehmen beschäftigt sind. Diese Erwartung wurde nicht bestätigt, sondern es ergab sich keine erhöhte Risikobereitschaft bei LenkerInnen, die erst kurz im Unternehmen waren; anders ausgedrückt waren LenkerInnen, die bereits länger im Unternehmen waren, hinsichtlich von Übertretungen nicht vorsichtiger als jene, die erst kurz im Unternehmen waren.

Tabelle 17 durchschnittliche Nennungen von Lenkzeitüberschreitungen je nach Dauer der Unternehmenszugehörigkeit

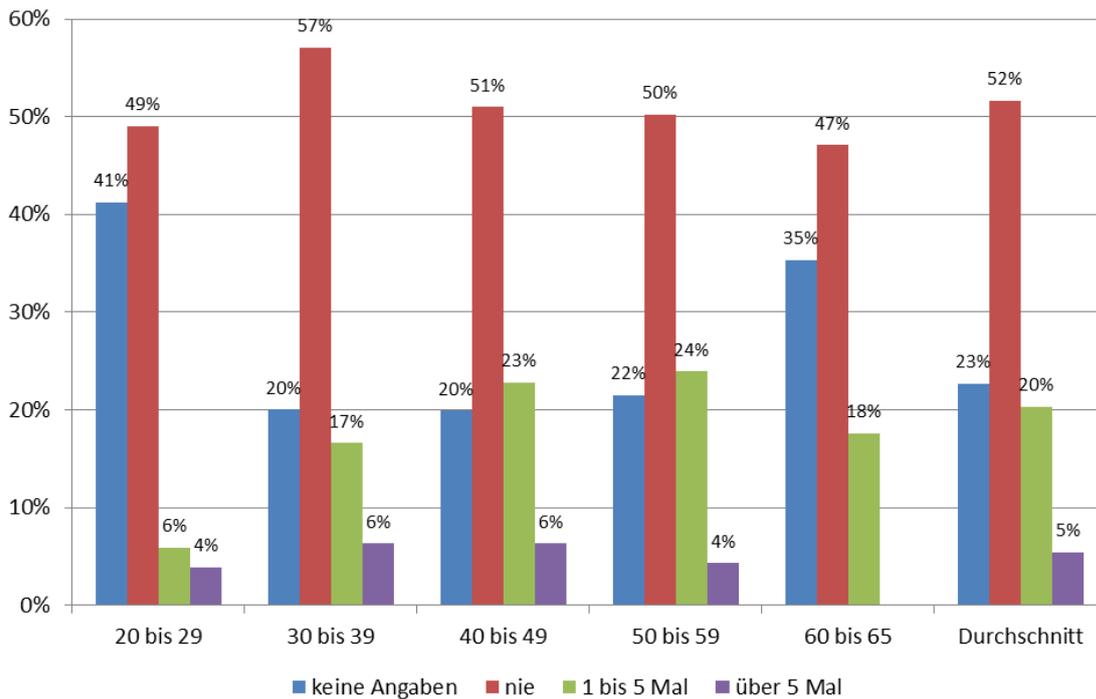
Zugehörigkeit Gruppen	Mittelwert	N	Standardabweichung	Median
unter 1 Jahr	3,39	19	6,497	2,00
1 bis unter 5 Jahren	1,62	182	4,470	,00
5 bis unter 10 Jahren	1,50	120	3,566	,00
10 bis unter 15 Jahren	1,73	75	4,354	,00
15 bis unter 20 Jahren	,65	83	1,637	,00
über 20 Jahre	1,29	96	2,200	,00
Insgesamt	1,48	575	3,759	,00

3.2.4 Alter

Tabelle 18 durchschnittliche Nennungen von Lenkzeitüberschreitungen in den einzelnen Altersgruppen

Altersgruppen	Mittelwert	N	Standardabweichung
20 bis 29	1,03	30	3,034
30 bis 39	1,57	140	4,224
40 bis 49	1,88	242	5,314
50 bis 59	1,48	164	3,192
60 bis 65	,82	11	1,401
Insgesamt	1,63	587	4,385

Wie Tabelle 18 zeigt, berichten auf den ersten Blick LenkerInnen zwischen 40 und 49 über die höchste Zahl an Lenkzeitüberschreitungen, statistisch konnten jedoch zwischen den Altersgruppen keine Unterschiede nachgewiesen werden. Zu verweisen ist auf die hohe Bandbreite (Standardabweichung) bei den Nennungen in allen Altersgruppen (zB machen etwa 10 Prozent die Angabe, zwischen 5 und 10 mal pro Monat die Lenkzeiten zu überschreiten).

Abbildung 17 Lenkzeitüberschreitungen in den unterschiedlichen Altersgruppen

Beachtet man auch die fehlenden Antworten, so zeigt sich, dass bei der Altersgruppe 20 bis 29 auffallend häufig keine Angaben über Lenkzeitüberschreitungen gemacht werden, diese Gruppe gibt überdies auffallend selten an, die Lenkzeiten 1-5 mal in den vergangenen 28 Tagen überschritten zu haben. Demnach sind jüngere LenkerInnen offenbar weniger bereit, Auskunft über ihre Praxis, Lenkzeiten zu überschreiten bzw nicht zu überschreiten, zu geben.

3.2.5 Einkommen

Auf den ersten Blick, wenn rein die durchschnittliche Anzahl der Lenkzeitüberschreitungen betrachtet wird, entsteht der Eindruck, dass LenkerInnen, die über 2.000 Euro verdienen wesentlich häufiger Übertretungen begehen, als jene mit geringeren Einkommen. (Statistisch ist lediglich der Vergleich zur Einkommensgruppe 1.501 bis 2.000 Euro auffällig.)

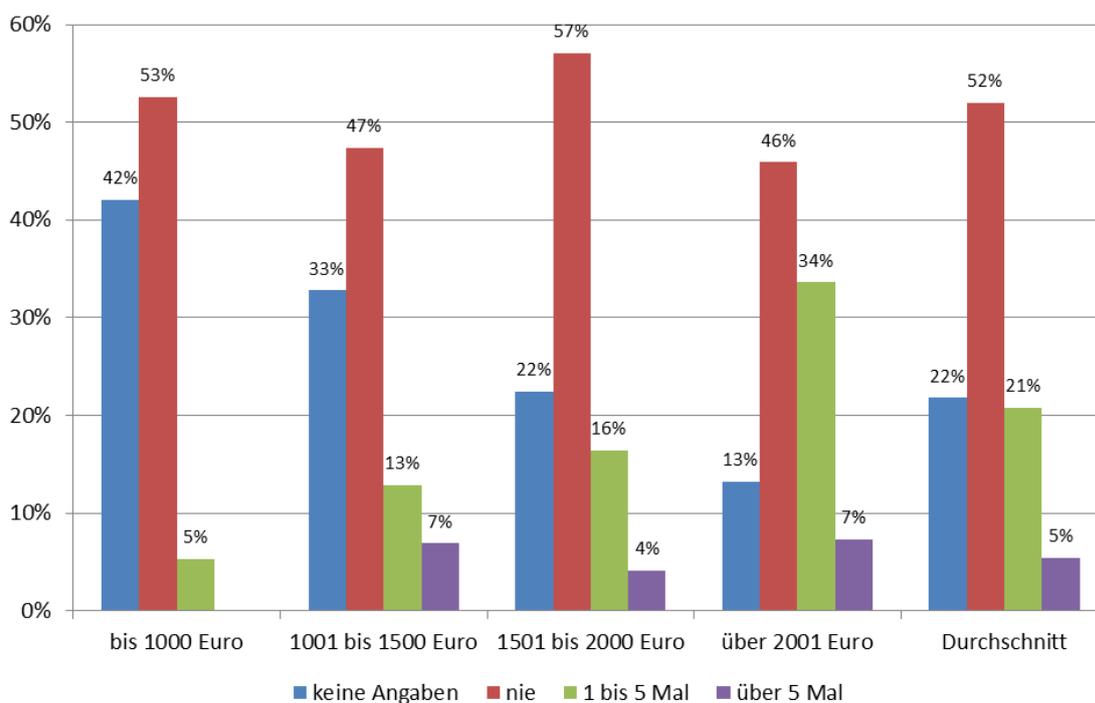
Betrachtet man aber wiederum, die Bereitschaft, die entsprechende Frage zu beantworten, so zeigt sich sehr eindrucksvoll, dass gut verdienende LenkerInnen auffallend häufiger bereit sind, Angaben zu machen, als geringer verdienende KollegInnen. So wird diese Frage von LenkerInnen mit weniger als 1.000 Euro netto pro Monat von 42 Prozent nicht beantwortet, in der Einkommensklasse 1.001 bis 1.500 machen 33 Prozent keine Angaben, in der Gruppe 1.501 bis 2.000 Euro 22 Prozent und in der höchsten Einkommensklasse lassen nur 13 Prozent diese Frage aus.

Offenbar gibt es einen starken Grund für LenkerInnen mit geringer Bezahlung, keine Angaben zu Lenkzeitüberschreitungen zu machen. Die Antworten der höheren Einkommensklassen lassen die Schlussfolgerung zu, dass in den vergangenen 28 Tagen bis zu 34 Prozent der LenkerInnen die Lenkzeiten ein bis fünf Mal überschritten haben.

Tabelle 19 durchschnittliche Nennungen von Lenkzeitüberschreitung bei unterschiedlichen Einkommensgruppen

Netto-Einkommen	Mittelwert	N	Standardabweichung
bis 1000 Euro	,18	11	,603
1001 bis 1500 Euro	1,55	78	3,463
1501 bis 2000 Euro	1,18	284	3,190
über 2001 Euro	2,38	191	5,845
Insgesamt	1,62	564	4,316

Abbildung 18 Lenkzeitüberschreitungen und fehlende Angaben nach Einkommensgruppen



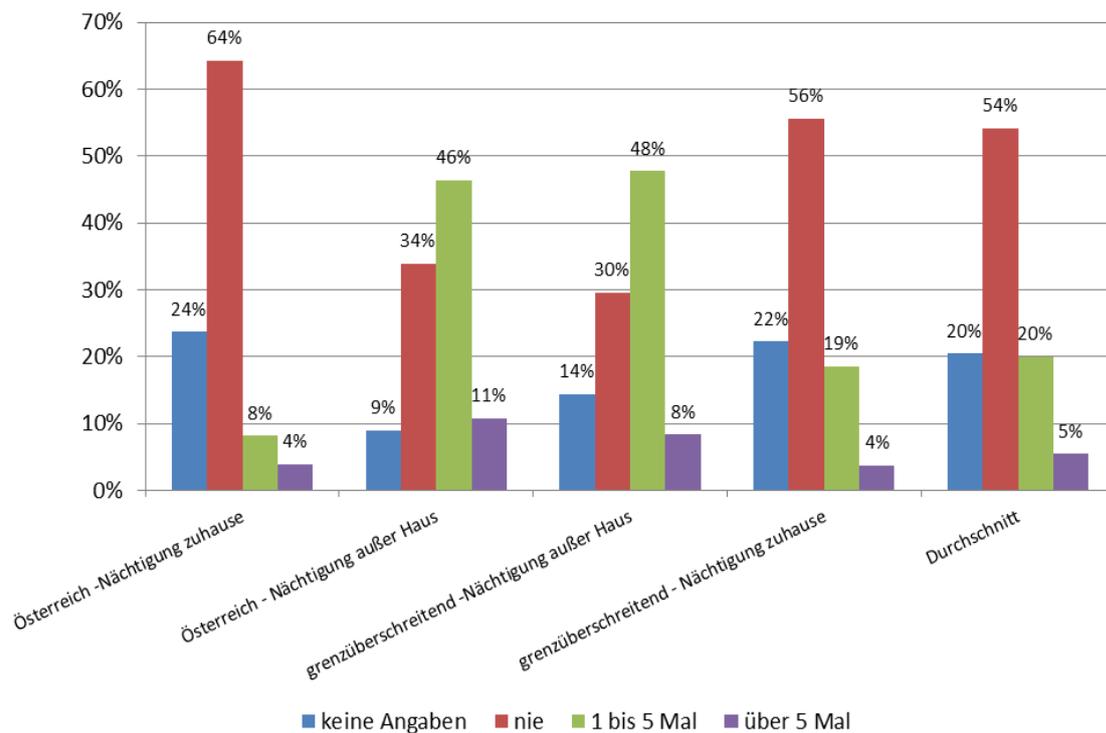
3.2.6 Fahrtrouten

Die Mittelwertvergleiche zeigen, dass LenkerInnen, die bei ihren Fahrtrouten außer Haus nächtigen, häufiger über Lenkzeitüberschreitungen berichten, als jene, die zu Hause nächtigen; statistisch signifikant ist der Unterschied lediglich zur Gruppe mit Fahrtrouten in Österreich (und Nächtigung zu Hause). Allerdings ist festzuhalten, dass es nur eine sehr geringe Gruppe von LenkerInnen gibt, die grenzüberschreitende Fahrten absolvieren und zu Hause nächtigen, bei grenzüberschreitenden Fahrtrouten ist es üblicher, außer Haus zu übernachten.

Tabelle 20 durchschnittliche Nennungen von Lenkzeitüberschreitungen nach überwiegenden Fahrtrouten

überwiegende Fahrtrouten	Mittelwert	N	Standardabweichung
Fahrtrouten in Österreich mit Nächtigung zu Hause	,95	329	3,421
Fahrtrouten in Österreich mit Nächtigung außer Haus	2,65	51	3,334
grenzüberschreitende Fahrten mit Nächtigung außer Haus	2,83	113	5,606
grenzüberschreitende Fahrten mit Nächtigung zu Hause	1,33	21	3,039
Insgesamt	1,55	514	4,062

Wie Abbildung 19 zeigt, berichten LenkerInnen, die außer Haus nächtigen, auffallend selten davon, die Lenkzeiten nie zu überschreiten. Sie berichten auffallend häufig, dass sie 1-5 mal in den vergangenen 28 Tagen die Lenkzeiten überschritten haben (rd 48 Prozent im Vergleich zu 8 bzw 18 Prozent bei den LenkerInnen, die zu Hause nächtigen). Interessant ist also, dass LenkerInnen, die zu Hause nächtigen, auffallend selten gegen die Bestimmungen über Lenk- und Ruhezeiten verstoßen; entgegen Behauptungen aus der Praxis haben sie also keine Probleme mit der Einhaltung der Lenk- und Ruhezeitvorschriften, wenn sie zu Hause schlafen.

Abbildung 19 Lenkzeitüberschreitungen nach Fahrtrouten und Nächtigungsart

3.3 Verfügbarkeit von Rastanlagen

In diesem Kapitel wird genauer beleuchtet, inwieweit Transportart, Zeitraum der Unternehmenszugehörigkeit, Alter und Fahrtrouten einen Einfluss darauf haben, wie schwierig es für die befragten LenkerInnen war, Rastanlagen zu finden. An dieser Stelle sei erwähnt, dass die LenkerInnen im Linienverkehr zum Teil auch den Frageblock zu den Rastanlagen bearbeitet haben und ihre Antworten durchaus auswertbar wären. Inhaltlich ist diese Berufsgruppe jedoch nur in äußersten Ausnahmefällen mit der Notwendigkeit konfrontiert Ruhezeiten auf Rastanlagen zu konsumieren – daher wurden in den folgenden Auswertungen die Antworten der LenkerInnen im Linienverkehr nicht berücksichtigt, wodurch sich die herangezogene Teilstichprobe auf 588 Befragte verringerte.

Grundsätzlich konnte festgestellt werden, dass es abends für die LenkerInnen schwieriger war, einen Stellplatz zu finden.

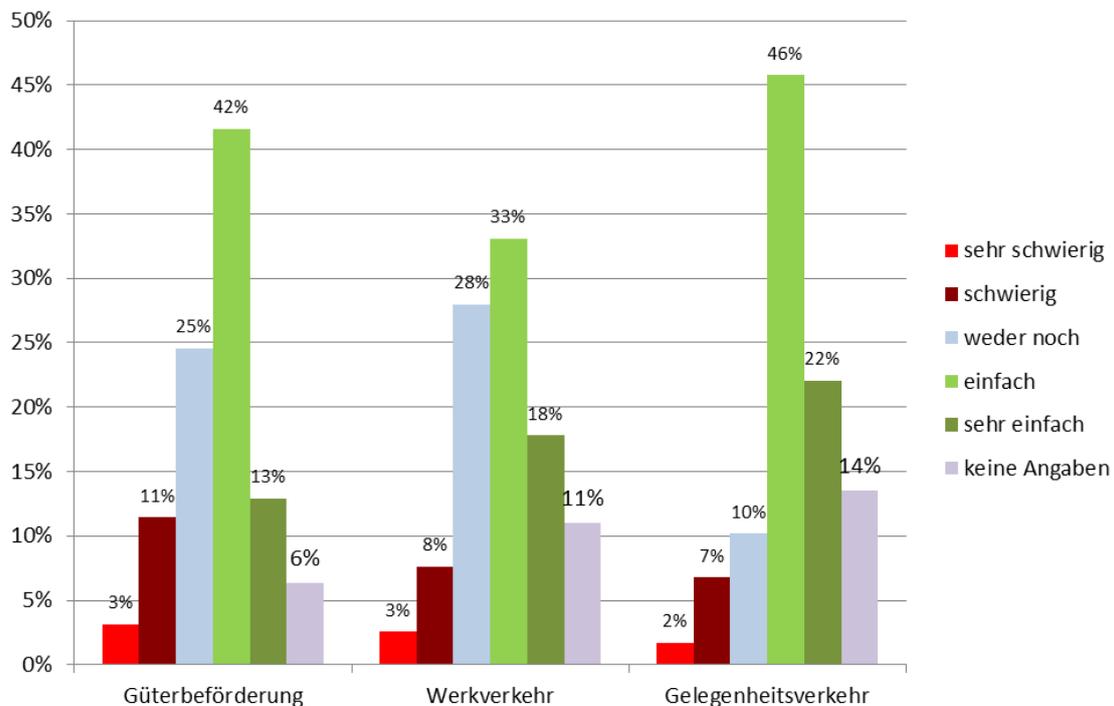
Die LenkerInnen wurden anhand von zwei Fragen zur Angabe darüber gebeten, wie schwierig es für sie ist, tagsüber einen Parkplatz zu finden und wie schwierig dies abends ist. Im Durchschnitt fanden es die LenkerInnen tagsüber einfach und abends schwierig, die Korrelation zwischen beiden Antworten hatte einen eher geringen Wert von 0,34. Dies bedeutet, dass Antworten auf die beiden Fragen weitgehend unabhängig voneinander sind, eine Interpretation ist etwa, dass LenkerInnen, die es tagsüber als einfach beurteilten eine

Rastanlage zu finden, es abends nicht automatisch ebenfalls leichter hatten (zur Interpretation von Korrelationen siehe die Begriffsdefinitionen am Beginn der Publikation).

3.3.1 Verfügbarkeit nach Transportart

In Summe finden es tagsüber 51 bis 68 Prozent aller LenkerInnen bei den drei untersuchten Transportarten einfach bis sehr einfach, eine Rastanlage zu finden. Am leichtesten tun sich LenkerInnen im Gelegenheitsverkehr, auffallend schwieriger ist die Situation für LenkerInnen im Bereich der Güterbeförderung.

Abbildung 20 Verfügbarkeit tagsüber – Angaben je nach Transportart über die Schwierigkeit, Rastanlagen mit freien Stellflächen zu finden



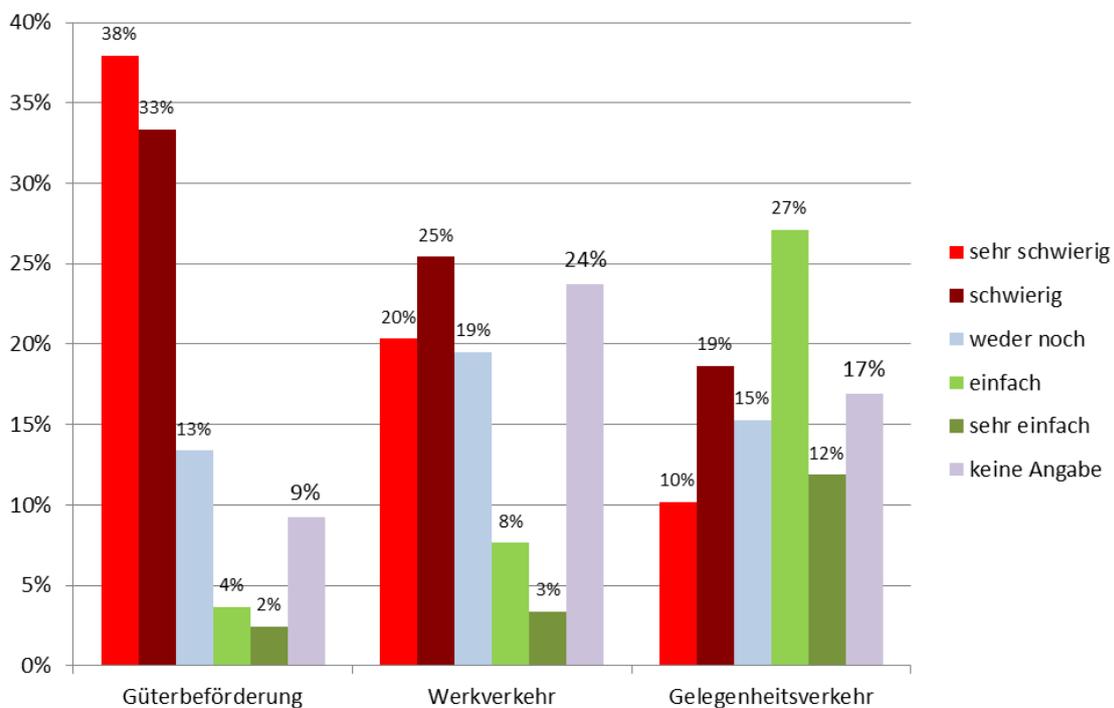
Hinsichtlich der Schwierigkeit, abends eine Rastanlage zu finden, unterscheiden sich die Angaben bei allen Transportarten signifikant voneinander. Beim Mittelwertsvergleich (hier können fehlende Antworten statistisch nicht berücksichtigt werden) befinden sich die LenkerInnen der Güterbeförderung im Antwortbereich schwierig bis sehr schwierig, LenkerInnen im Werkverkehr bei schwierig bis weder noch und LenkerInnen im Gelegenheitsverkehr bei weder noch. Anders ausgedrückt, beurteilen es abends nur noch 10,4 Prozent einfach bis sehr einfach, eine Rastanlage zu finden, 61,9 Prozent finden es schwierig bis sehr schwierig.

Wie Abbildung 21 verdeutlicht, ist es für 71 Prozent der LenkerInnen im Güterbeförderungsgewerbe sehr schwierig bis schwierig, abends einen Parkplatz zu finden, im Werk-

verkehr machen 45 Prozent der BerufslenkerInnen diese Angaben. Beim Gelegenheitsverkehr treffen lediglich 29 Prozent diese Aussagen. Zu erwähnen ist noch, dass LenkerInnen im Güterbeförderungsgewerbe diese Frage auffallend selten auslassen, LenkerInnen im Werkverkehr mit 24 Prozent auffallend häufig – möglicherweise, weil sie die Stellplatzsuche am Abend nicht so sehr betrifft.

Es sei an dieser Stelle nochmals auf die Parkplatzverfügbarkeit tagsüber hingewiesen: Während tagsüber nur 3 Prozent der LenkerInnen in der Güterbeförderung die Angabe machen, es ist sehr schwierig einen Parkplatz zu finden, trifft dies abends auf 38 Prozent der LenkerInnen zu!

Abbildung 21 Verfügbarkeit am Abend – Angaben je nach Transportart über die Schwierigkeit, Rastanlagen mit freien Stellflächen zu finden



3.3.2 Zeitraum der Unternehmenszugehörigkeit und Alter

Wie Abbildung 22 zeigt, ist es für Personen mit langer Betriebszugehörigkeit weder tagsüber noch abends leichter, Rastanlagen zu finden, als es dies für LenkerInnen ist, die erst kurz in einem Unternehmen beschäftigt sind.

Das bedeutet, dass LenkerInnen, die schon lange in ein und demselben Unternehmen sind, keinerlei Vorteile haben, etwa durch wiederkehrende Routen oder Aufträge, um leichter Rastanlagen zu finden.

Auch das Alter – und damit etwa einhergehende größere Erfahrung oder bessere geographische Ortskenntnisse – führen zu keinen nennenswerten Vorteilen bei der Parkplatzsuche, wie Abbildung 23 verdeutlicht. Lediglich LenkerInnen über 60 haben es ihren Angaben zufolge tendenziell einfacher, einen Rastplatz zu finden. Eine Erklärung dürfte darin liegen, dass diese Gruppe zwar auffallend häufig im grenzüberschreitenden Verkehr bei Nüchtigungen außer Haus tätig ist, jedoch auffallend häufig im Gelegenheitsverkehr, bei dem nicht auf Rastanlagen genächtigt wird.

Offenbar ist die allgemein mangelnde Verfügbarkeit von Rastanlagen ausschlaggebend dafür, dass in Bezug auf Alter und Zeitraum der Unternehmenszugehörigkeit keine Unterschiede hinsichtlich der Schwierigkeit, freie Rastanlagen zu finden, nachgewiesen werden konnten.

Abbildung 22 durchschnittliche Angaben zur Schwierigkeit, Rastanlagen zu finden, in Abhängigkeit von der Dauer der Unternehmenszugehörigkeit

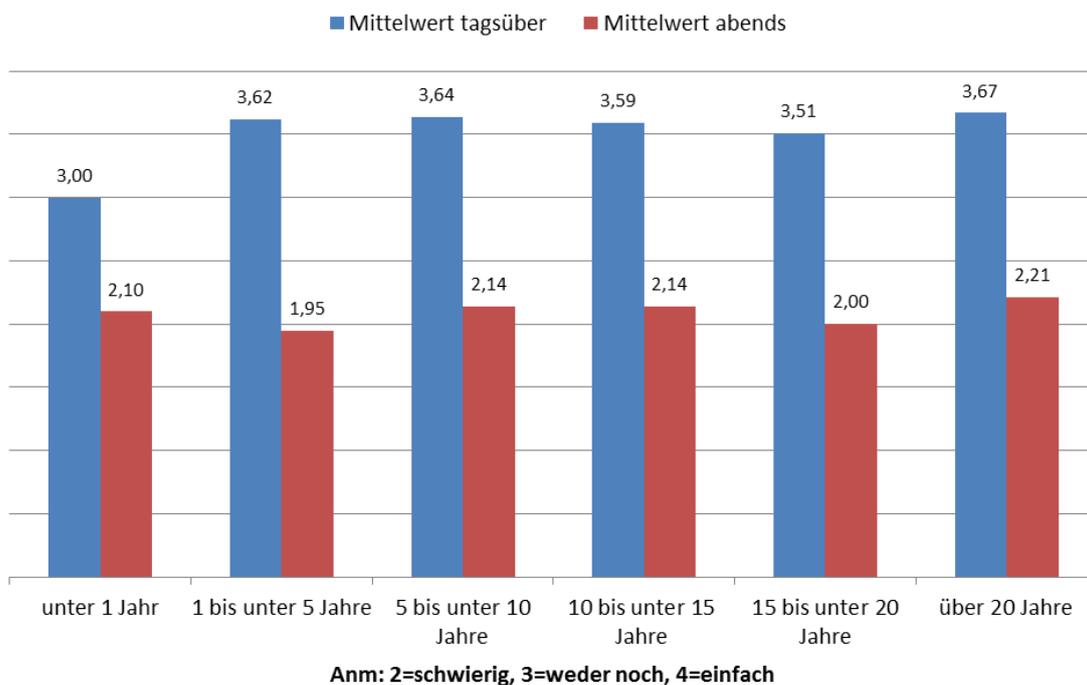
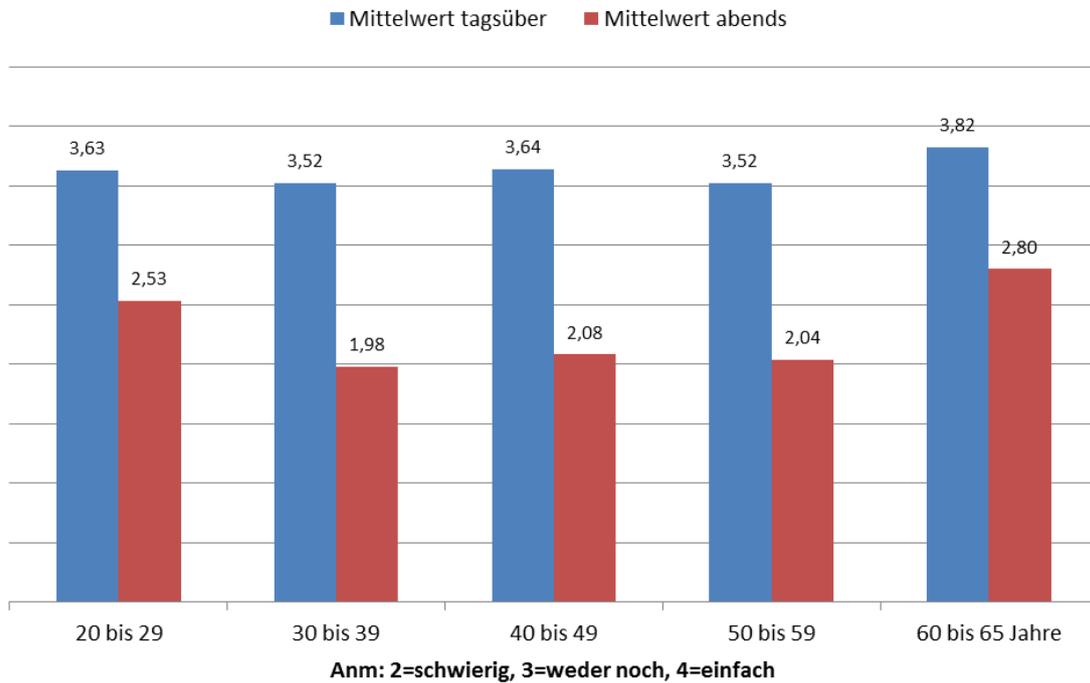


Abbildung 23 durchschnittliche Angaben zur Schwierigkeit, Rastanlagen zu finden, in Abhängigkeit nach Altersgruppen



3.3.3 Fahrtrouten

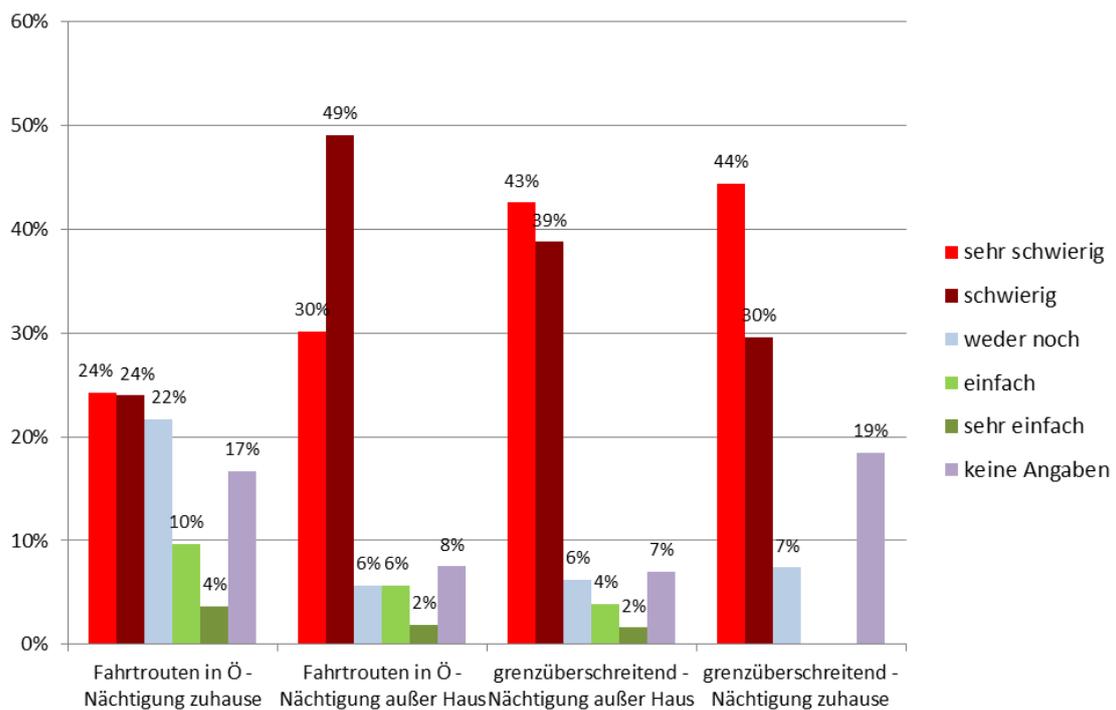
Tagsüber ergeben sich keine Unterschiede hinsichtlich der Schwierigkeit Rastanlagen zu finden in Abhängigkeit von den überwiegenden Fahrtrouten.

Abends zeigt sich, dass LenkerInnen mit Fahrtrouten in Österreich und Nächtigung zu Hause im Verhältnis zu den anderen Gruppen die geringsten Schwierigkeiten haben, Rastanlagen zu finden (rd 48 Prozent finden es schwierig bis sehr schwierig). LenkerInnen mit grenzüberschreitenden Fahrten (sowohl Nächtigung außer Haus als auch Nächtigung zuhause) finden es auffallend schwieriger; hier geben die LenkerInnen zu rund 80 Prozent an, dass es für sie schwierig bis sehr schwierig ist, abends einen Stellplatz auf einer Rastanlage zu finden. Die Unterschiede lassen sich im Wesentlichen darauf zurückführen, dass LenkerInnen mit Fahrtrouten in Österreich und Nächtigungen zuhause auffallend häufig mittlere Angaben (weder noch) und im Vergleich sehr selten die Angaben schwierig und sehr schwierig machen und LenkerInnen mit Fahrtrouten in Österreich und Nächtigungen außer Haus auffallend häufig die Antwort schwierig wählen und nicht die extremste Variante (sehr schwierig). LenkerInnen mit grenzüberschreitenden Fahrten und Nächtigung außer Haus machen auffallend häufig die Angabe, dass es für sie sehr schwierig ist, abends einen Stellplatz auf einer Rastanlage oder einem Autobahn-Parkplatz zu finden. Dies scheint die noch schlimmere Stellplatzsituation in anderen Staaten zu bestätigen. Erwähnt werden soll an dieser Stelle auch, dass diese Frage von LenkerInnen mit grenzüberschreitenden

Fahrten und Nächtigung außer Haus auffallend selten ausgelassen wurde, im Gegensatz zu den anderen Gruppen, möglicherweise ein Hinweis darauf, dass dieser Aspekt für diese Gruppe eher Bedeutung hat, als für LenkerInnen mit Fahrtrouten in Österreich und Nächtigung zuhause.

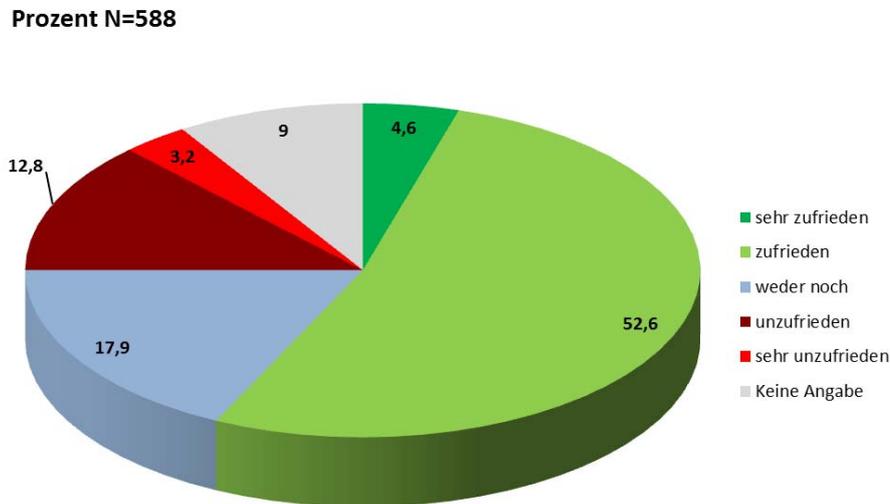
An dieser Stelle sei auf die besonders belastende Situation der BerufslenkerInnen im grenzüberschreitenden Verkehr hingewiesen: Einerseits haben sie nicht die Möglichkeit ihre Ruhezeiten im gewohnten Umfeld zu genießen, sondern sind auf die begrenzten Möglichkeiten auf Rastanlagen angewiesen. Dazu kommen Schwierigkeiten überhaupt einen entsprechenden Rastplatz zu finden und zusätzlich ist die Qualität nicht immer optimal und häufig sind die Örtlichkeiten an denen die Ruhezeit konsumiert werden soll mit unangenehmen Gefühlen der Angst verbunden (Details zu Kriminalität, Angst und Unsicherheitsgefühlen siehe Abschnitt 3.6).

Abbildung 24 Verfügbarkeit von Rastanlagen am Abend je nach Transportrouten/Nächtigungen



3.4 Zufriedenheit mit Rastanlagen

Abbildung 25 grundsätzliche Zufriedenheit mit Rastanlagen in Österreich



Befragt danach, wie zufrieden die LenkerInnen grundsätzlich mit Rastanlagen auf österreichischen Autobahnen sind, ergibt sich, dass sie im Mittel die Antwort „zufrieden“ geben. Zufrieden bis sehr zufrieden sind 57 Prozent und 16 Prozent der Befragten äußern sich unzufrieden bis sehr unzufrieden.

3.4.1 Zufriedenheit nach Transportart

Am zufriedensten sind LenkerInnen im Gelegenheitsverkehr, sie unterscheiden sich darin in den Angaben der LenkerInnen in der Güterbeförderung und im Werkverkehr. Am wenigsten zufrieden mit den Rastanlagen zeigen sich LenkerInnen im Güterbeförderungsgewerbe. Während die Befragten im Gelegenheitsverkehr zu 73 Prozent angeben zufrieden bis sehr zufrieden zu sein, sind es bei LenkerInnen im Güterbeförderungsgewerbe nur noch 55 Prozent, bzw anders ausgedrückt: Im Gelegenheitsverkehr geben nur 8 Prozent der LenkerInnen an, unzufrieden bis sehr unzufrieden zu sein, im Güterbeförderungsgewerbe sind es 18 Prozent. Details zur Unzufriedenheit mit einzelnen Qualitätsaspekten werden im nächsten Kapitel genauer dargestellt.

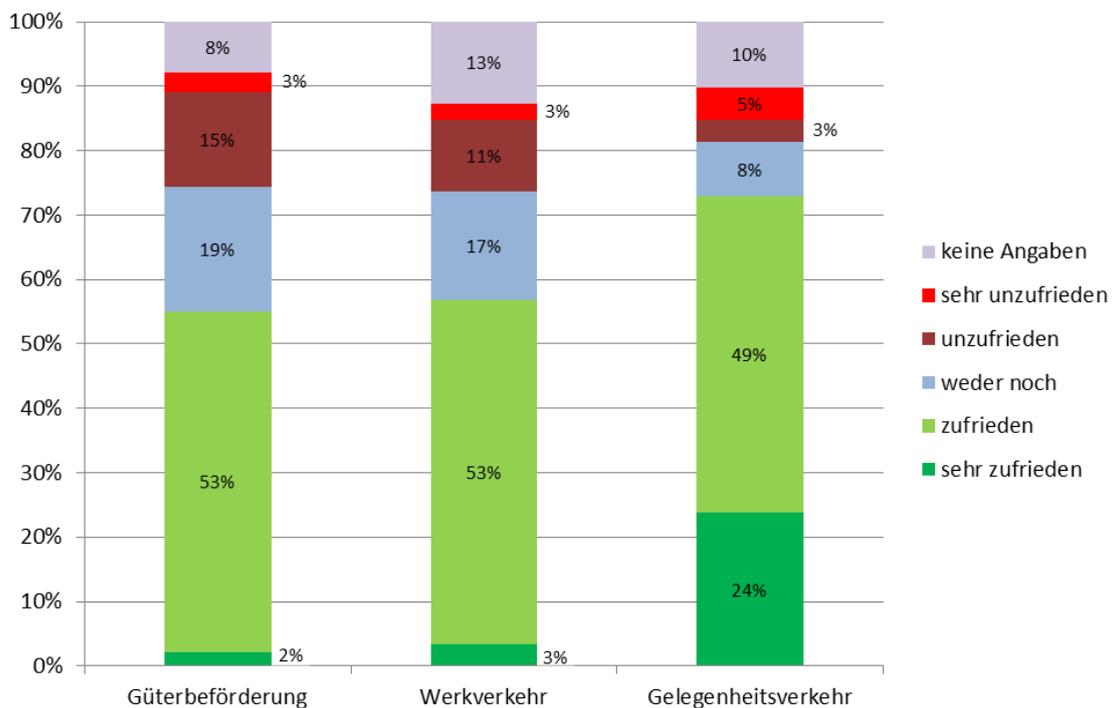
Insgesamt kann man grundsätzlich von einem hohen Niveau der Zufriedenheit der BerufslenkerInnen mit Rastanlagen ausgehen. Die Unterschiede in den Bewertungen sind unserer Ansicht nach gut nachvollziehbar. So sind beispielsweise die Parkplätze für Fahrzeuge im Personenverkehr (Gelegenheitsverkehr) in der Regel näher bei der eigentlichen Raststation (Restaurant, WC, Dusche) bzw jene Parkplätze für die Lkws weiter entfernt. Berichte von FahrerInnen lassen vermuten, dass Bus-LenkerInnen auf Raststationen gern gesehene Gäste sind, bringen sie doch eine Menge an Kundschaft. Dies mag der Grund sein, weshalb sie das Preisniveau weniger bemängeln, als Lkw-LenkerInnen. Zudem müssen BuslenkerInnen kaum auf Rastanlagen übernachten, empfinden also weniger Mängel hin-

sichtlich Lärm und Blendung (Lärm zB verursacht durch den Betrieb von Kühlaggregaten, von ebenfalls auf Rastanlagen geparkten Kühl-Lkws). Demnach sind die unterschiedlichen Beurteilungen zwischen LenkerInnen im Personen- und im Güterverkehr auf jeweils andere Gegebenheiten für Bus- und Lkw-LenkerInnen zurückzuführen.

Tabelle 21 durchschnittliche Gesamtzufriedenheit mit Rastanlagen je nach Transportgewerbe

genauer Transportbereich	Mittelwert ¹⁸	N	Standardabweichung
Güterbeförderung	2,61	379	,900
Werkverkehr	2,50	103	,873
Gelegenheitsverkehr	2,08	53	1,016
Gesamt	2,53	535	,919

Abbildung 26 grundsätzliche Zufriedenheit mit Rastanlagen nach Transportart



¹⁸ Anmerkung zur Interpretation der Mittelwerte: 2= zufrieden, 3= weder noch, 4= unzufrieden

3.4.2 Zufriedenheit mit einzelnen Qualitätsaspekten

Im Durchschnitt sind die LenkerInnen mit Beschilderung, Beleuchtung, genereller Anordnung der Rastanlagen zufrieden. Bezüglich der Möglichkeiten zur Verpflegung, für bequemes Ein- und Ausparken, über den Zustand der sanitären Anlagen und betreffend dem Schutz vor Lärm und Blendung zeigen sich die LenkerInnen im Durchschnitt eher indifferent, dh mit diesen Qualitätsaspekten von Rastplätzen sind die LenkerInnen etwas unzufriedener. Im Durchschnitt unzufrieden zeigen sich die LenkerInnen am deutlichsten mit dem Preisniveau von Speisen und Getränken.

Tabelle 22 durchschnittliche Zufriedenheit mit einzelnen Qualitätsaspekten – gereiht von zufrieden bis unzufrieden

	N- gültig	N- fehlend	Mittelwert ¹⁹	Median	Standard- abweichung
Beleuchtung	533	55	2,19	2,00	,744
Beschilderung	526	62	2,20	2,00	,718
generelle Anordnung der Rastanlage (Zu-, Abfahrt)	530	58	2,36	2,00	,836
Möglichkeiten zur Verpflegung	517	71	2,56	2,00	1,007
Bequemes Ein- und Ausparken	537	51	2,59	2,00	,956
Zustand der sanitären Anlagen	535	53	2,86	3,00	1,136
Schutz vor Lärm und Blendung	528	60	3,02	3,00	1,075
Preisniveau von Speisen und Getränken	530	58	3,75	4,00	1,080

Da Mittelwerte oft wenig anschaulich sind, verdeutlicht Abbildung 27 die Zufriedenheitsaussagen für die einzelnen Qualitätsaspekte. Dargestellt sind zusammengefasst die Urteile sehr zufrieden und zufrieden sowie unzufrieden und sehr unzufrieden, auch die mittleren Antworten (weder noch) sind in der Abbildung ersichtlich (der Rest auf 100 Prozent ergibt

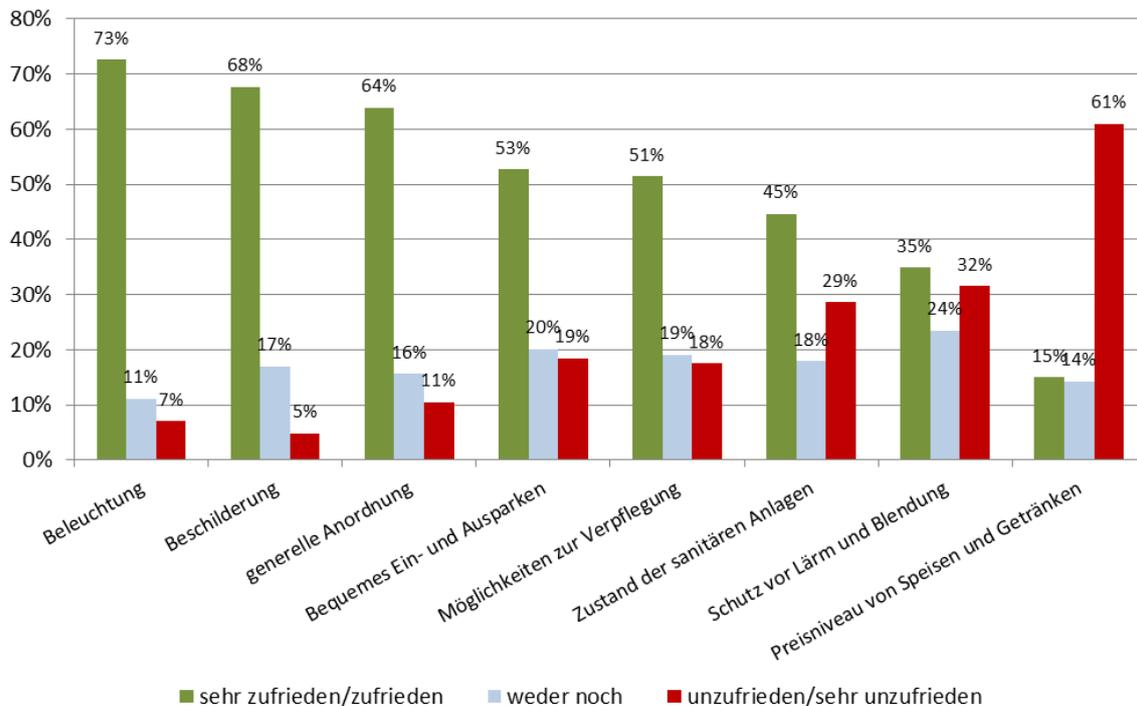
¹⁹ zur Erklärung des Mittelwerts: 1= sehr zufrieden, 2 = zufrieden, 3 = weder noch, 4 = unzufrieden, 5 = sehr unzufrieden

sich aufgrund von fehlenden Antworten). Es ist sehr gut erkennbar, dass mit Beleuchtung, Beschilderung und genereller Anordnung (Zu- und Abfahrt) zwischen 73 und 64 Prozent der Befragten sehr zufrieden bis zufrieden sind und nur etwa 5 bis 11 Prozent unzufrieden bis sehr unzufrieden.

Mit den Möglichkeiten zur Verpflegung und bequemem Ein- und Ausparken sind knapp über 50 Prozent sehr zufrieden bis zufrieden und etwa 18 Prozent unzufrieden bis sehr unzufrieden.

Was den Zustand der sanitären Anlagen betrifft, äußern sich weniger als die Hälfte (45 Prozent) der LenkerInnen als sehr zufrieden bis zufrieden, fast 30 Prozent der LenkerInnen bezeichnet sich als unzufrieden bis sehr unzufrieden mit diesem Angebot.

Abbildung 27 Beurteilung der Qualitätsaspekte von Rastanlagen – sehr zufrieden/zufrieden vs. unzufrieden/sehr unzufrieden



Eine wesentliche Voraussetzung, um Ruhezeiten auch als solche in Anspruch nehmen zu können, ist der Schutz vor Lärm und Blendung. Damit sind nur etwas mehr als ein Drittel der FahrerInnen sehr zufrieden bis zufrieden, knapp weniger als ein Drittel bemängelt den Schutz vor diesen störenden Einflüssen und äußert sich unzufrieden bis sehr unzufrieden.

Mit dem Preisniveau von Speisen und Getränken auf Rastanlagen sind nur 15 Prozent der potentiellen Kunden aus dem befragten TransportarbeiterInnensegment zufrieden bis sehr

zufrieden, weit mehr als 60 Prozent ist mit den Kosten für die Verpflegung auf Rastanlagen unzufrieden bis sehr unzufrieden.

Zusätzlich zur Beurteilung der von uns vorgegebenen Qualitätsmerkmale hatten die LenkerInnen bei dieser Frage auch die Möglichkeit, eigene Aspekte anzuführen. Genannt wurden neben dem Preisniveau bei der Verpflegung auch Details hinsichtlich des Zustandes der Sanitäreinrichtungen. So wurde etwa die Entfernung vom Parkplatz bemängelt, Verschmutzungen, hohe Kosten und das Fehlen von Damentoiletten. Hinsichtlich der Parkplätze wurde auf zu wenige Stellflächen hingewiesen, auf Konflikte mit Pkws sowie die Schließung von alten ASFINAG-Parkplätzen bei knappem Angebot auf neuen Rastplätzen/-Stationen.

3.4.3 Zufriedenheit mit den einzelnen Qualitätsaspekten nach Transportart

Nachdem im vorigen Abschnitt ein Überblick über die Zufriedenheit mit einzelnen Qualitätsmerkmalen von Rastanlagen gegeben wurde, erfolgt in diesem Kapitel eine genauere Analyse der Beurteilungen je nach Transportart.

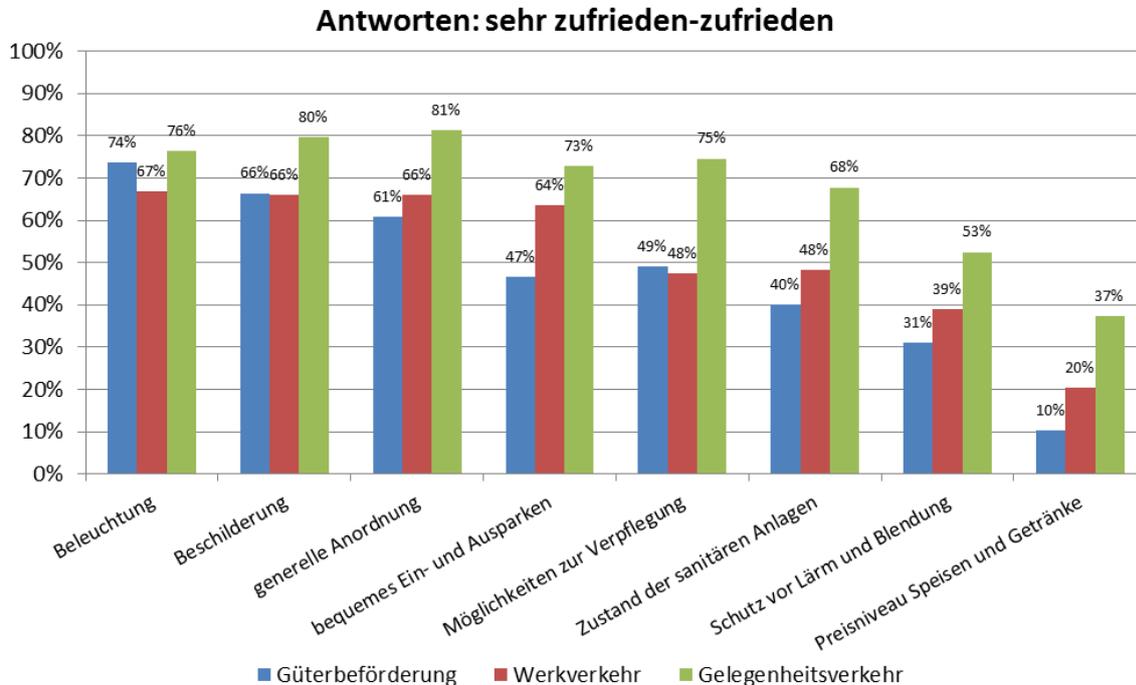
Ein erster Blick auf Abbildung 28 (Zufriedenheitsurteile) im Vergleich zu Abbildung 29 (Unzufriedenheitsurteile) verdeutlicht einerseits, dass die Zufriedenheit in weiten Bereichen überwiegt, es bei diesen Urteilen aber Unterschiede nach Transportart gibt und andererseits, dass die Unzufriedenheit besonders beim Zustand der Sanitären Anlagen, beim Schutz vor Lärm und Blendung und insbesondere beim Preisniveau für Speisen und Getränke ausgeprägt ist. Zu erkennen ist, dass sich LenkerInnen im Gelegenheitsverkehr durchwegs am zufriedensten und LenkerInnen in der Güterbeförderung zumeist am unzufriedensten zeigen und sich die LenkerInnen im Werkverkehr durchwegs genau dazwischen befinden (ausgenommen die Zufriedenheit mit der Beleuchtung, wo die Angaben der LenkerInnen im Werkverkehr im Durchschnitt gleichauf mit den LenkerInnen in der Güterbeförderung liegen). Diese Antwortmuster sind in unterschiedlichem Ausmaß statistisch signifikant und werden im weiteren Verlauf detailliert erläutert.

Hinsichtlich der Beleuchtung der Rastanlagen zeigen sich LenkerInnen im Gelegenheitsverkehr im Durchschnitt am zufriedensten.

In Bezug auf die Beschilderung sind LenkerInnen im Gelegenheitsverkehr auffallend zufriedener als ihre Kollegen im Gütertransportgewerbe – bei ersterem sind 80 Prozent sehr zufrieden bis zufrieden, bei letzterem zwei Drittel. Zwar sind im Bereich der Güterbeförderung und im Werkverkehr gleich viele zufrieden, in der Güterbeförderung äußert sich jedoch ein höherer Anteil als unzufrieden, wie Abbildung 29 verdeutlicht. Aus diesem Grund unterscheiden sich die Angaben zwischen Gelegenheitsverkehr und Güterbeförderung statistisch signifikant, nicht jedoch zwischen Gelegenheits- und Werkverkehr.

Ähnlich sind auch die Ergebnisse für die Beurteilung der generellen Anordnung der Stellplätze. Hier ist die Zufriedenheit generell sehr hoch, einzig Gütertransport (61 Prozent sehr zufrieden bis zufrieden) und Gelegenheitsverkehr (81 Prozent) unterscheiden sich voneinander.

Abbildung 28 Zufriedenheit mit einzelnen Qualitätsaspekten nach Transportart – Antworten zufrieden bis sehr zufrieden

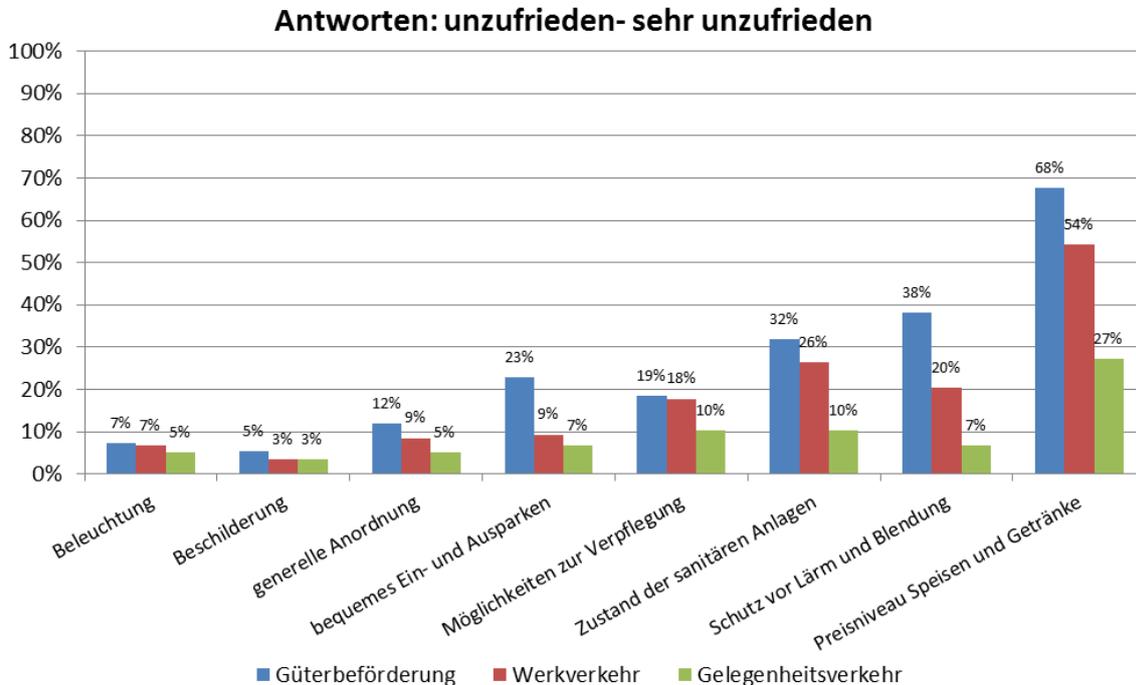


In Bezug auf das Merkmal bequemes Ein- und Ausparken zeigen sich LenkerInnen im Güterbeförderungsgewerbe besonders unzufrieden im Vergleich zu den anderen beiden Gruppen. Sind bei den anderen Transportarten, Gelegenheits- und Werkverkehr, nur 7 bzw 9 Prozent unzufrieden und sehr unzufrieden, sind es bei den LenkerInnen im Güterbeförderungsgewerbe rund ein Viertel (Werk- und Gelegenheitsverkehr unterscheiden sich nicht signifikant voneinander).

Hinsichtlich der Zufriedenheit mit der Möglichkeit der Verpflegung zeigen sich LenkerInnen im Gelegenheitsverkehr auffallend zufriedener als LenkerInnen im Gütergewerbe und im Werkverkehr. In ersterem sind rd 75 Prozent zufrieden bis sehr zufrieden, in letzterem nur rd 48 Prozent. Als unzufrieden bis sehr unzufrieden mit den Möglichkeiten zur Verpflegung, äußern sich im Gelegenheitsverkehr nur rund 10 Prozent, bei den Lkw-LenkerInnen trifft dies auf knapp ein Fünftel zu (die Angaben der LenkerInnen in den Bereichen Güterbeförderung und Werkverkehr unterscheiden sich nicht auffallend voneinander).

Mit dem Zustand der sanitären Anlagen äußern sich von allen Gruppen LenkerInnen im Gelegenheitsverkehr am zufriedensten. Sie bezeichnen sich zu rund 68 Prozent als zufrieden bis sehr zufrieden mit dem Zustand. LenkerInnen im Güterverkehr (Gütertransportgewerbe und Werkverkehr) sind auffallend am unzufriedensten – hier geben rund ein Viertel bis ein Drittel die Antwort, dass sie unzufrieden bis sehr unzufrieden sind.

Abbildung 29 Zufriedenheit mit einzelnen Qualitätsaspekten nach Transportart – Antworten unzufrieden bis sehr unzufrieden



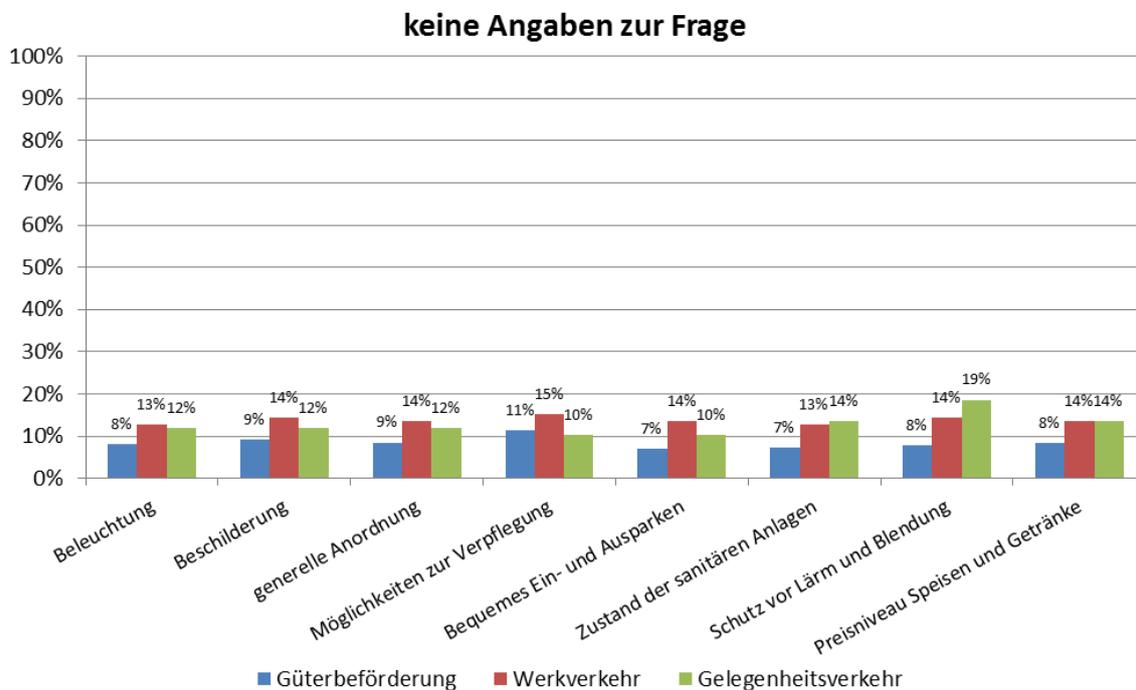
Befragt nach der Zufriedenheit mit dem Schutz vor Lärm und Blendung unterscheiden sich die Antworten aller drei Transportarten auffallend voneinander. Am zufriedensten äußern sich LenkerInnen im Gelegenheitsverkehr mit 53 Prozent der Angaben als zufrieden bis sehr zufrieden. Am unzufriedensten sind LenkerInnen im Gütertransport – hier sind nur 31 Prozent zufrieden bis sehr zufrieden bzw. 38 Prozent unzufrieden und sehr unzufrieden. Die Urteile der LenkerInnen im Werkverkehr liegen, mit 39 Prozent zufrieden bis sehr zufrieden bzw. 20 Prozent unzufrieden bis sehr unzufrieden, genau dazwischen und unterscheiden sich sowohl von den Angaben der LenkerInnen im Bereich der Güterbeförderung als auch im Gelegenheitsverkehr. Interessant ist, dass die Frage nach dem Schutz vor Lärm und Blendung von LenkerInnen im Gelegenheitsverkehr auffallend häufig nicht beantwortet wird. Werden alle anderen Qualitätsaspekte von LenkerInnen im Gelegenheitsverkehr im Schnitt zu 10 bis 14 Prozent ausgelassen, so machen bei dieser Frage rund 19 Prozent keine Angabe. Möglicherweise spielt dieser Aspekt für diese LenkerInnen eine geringe Rolle, da sie beispielsweise ihre Nachtruhe nicht im Fahrzeug verbringen.

Rund 68 Prozent, also mehr als zwei Drittel, der LenkerInnen im Güterbeförderungsgewerbe sind unzufrieden bis sehr unzufrieden mit dem Preisniveau von Speisen und Getränken auf Autobahnrastanlagen; sie sind damit am unzufriedensten von allen Lenkergruppen. (LenkerInnen im Werkverkehr liegen zwischen Güterbeförderung und Gelegenheitsverkehr). Am wenigsten unzufrieden zeigen sich LenkerInnen im Gelegenheitsverkehr – wenn

mit 27 Prozent unzufriedenen bis sehr unzufriedenen das Niveau immer noch sehr hoch ist.

Eine mögliche Deutung für die große Unzufriedenheit bei den Beschäftigten im Güterbeförderungsgewerbe wurde schon zu Beginn des Kapitels 3.4.1 gegeben. Zu nennen sind Erfahrungen von schlechten Stellplatz-Situationen in der Nacht, Bevorzugung von BusfahrernInnen auf Rastanlagen wegen größerer kommerzieller Attraktivität und schwierigeres Einparken für Lkw- und Sattelzüge.

Abbildung 30 Zufriedenheit mit einzelnen Qualitätsaspekten nach Transportart – keine Angaben zur Frage²⁰



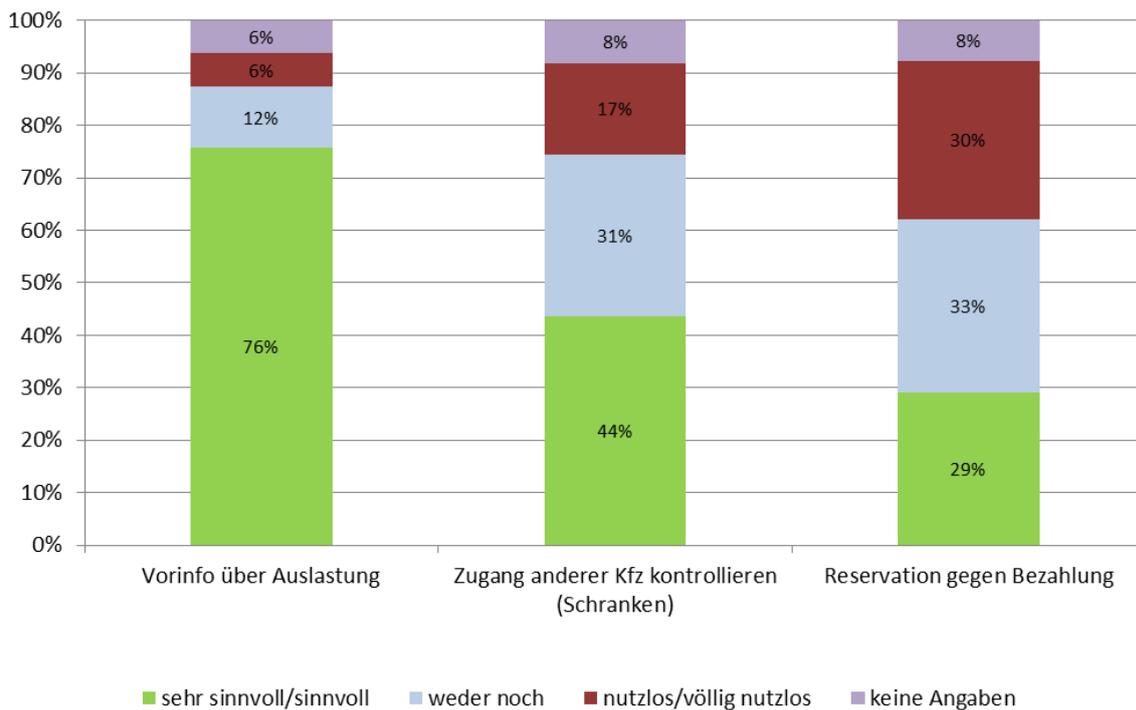
3.5 Bewertung von Informationsangeboten und Hilfen für die Parkplatzsuche

Von den im Fragebogen vorgeschlagenen Hilfen finden Vorinformationen über die Auslastung von Rastanlagen die größte Zustimmung. Über drei Viertel halten dieses Angebot für sehr sinnvoll bis sinnvoll, nur rund sechs Prozent halten diese Maßnahmen für nutzlos bis völlig nutzlos. Zwölf Prozent stehen dem Vorschlag indifferent gegenüber und sechs Prozent machen keine Aussage dazu. Dieses Ergebnis untermauert die AK-Forderung nach

²⁰ die Summe der Werte für „sehr zufrieden – zufrieden“ + „unzufrieden-sehr unzufrieden“ + „keine Angaben“ + „weder noch“ ergibt 100%, dh die nicht abgebildeten Antworten „weder noch“ lassen sich im Bedarfsfall anhand Abb 28, 29 und 30 errechnen

einer besseren Information über die Lkw-Stellplatzauslastung und den Ausbau des derzeitigen ASFINAG-Pilotprojektes im Großraum Wien. Befragt, wie diese Vorinformation aussehen sollte, stimmen über 51 Prozent der LenkerInnen für die Anzeige der Anzahl der freien Plätze (siehe Abbildung 32). Ein Ergebnis, das die AK-Forderung nach einer numerischen Information über Lkw-Stellplätze auf Autobahnen klar bekräftigt. Mit einer Anzeige, die lediglich darüber Auskunft gibt, ob der entsprechende Stellplatz frei oder besetzt ist, geben sich rund 36 Prozent der LenkerInnen zufrieden. Nur 10 LenkerInnen (1,7 Prozent) haben andere Vorstellungen. So werden etwa Symbole gefordert, oder eine Aufteilung nach Pkw/Lkw/Bus. Der größere Teil der Antworten zeigt auf, dass die Stellplatz-Information kein Allheilmittel für fehlende Lkw-Stellplätze vor allem in den Nachtstunden ist. Stellplatz-Information können bestehende Stellplatz-Defizite lindern, indem auf etwaige Alternativ-Rastplätze kurzfristig ausgewichen werden kann. Ansonsten zeigen die offenen Antworten einen Kommunikationsbedarf über die Funktionsweise der Stellplatz-Info auf, die aber aufgrund der kurzen Inbetriebnahme nicht verwundert.

Abbildung 31 Bewertung von Informationsangeboten und Hilfen für die Parkplatzsuche



Maßnahmen, die den Zugang anderer Kfz kontrollieren (zB Schranken), werden von rund 44 Prozent als sehr sinnvoll bis sinnvoll bewertet, dieser Prozentsatz zeigt den traditionellen Konflikt zwischen LKW und anderen Kfz-FahrerInnen (Pkw, Camping) auf. Nur wenige FahrerInnen (17 Prozent) beurteilen diesen Ansatz als nutzlos bis völlig nutzlos.

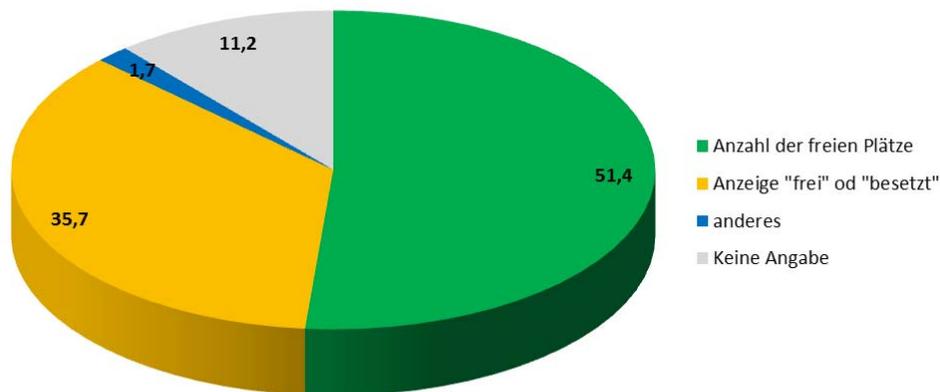
Die geringste Zustimmung finden Reservationssysteme, die gegen Bezahlung für eine bestimmte Zeit einen Parkplatz garantieren. Diese werden von 29 Prozent der LenkerInnen

als sehr sinnvoll bis sinnvoll bewertet, allerdings finden 30 Prozent diesen Vorschlag als nutzlos bis völlig nutzlos. Rund 8 Prozent geben keine Meinung ab.

Bei der Frage der Zugangskontrolle und der Reservation fällt der hohe Anteil an Unentschlossenen (rund ein Drittel) auf; dies kann dahingehend gedeutet werden, dass die Frage nicht präzise genug definiert war (zB wer die Kosten für Reservierungssysteme tragen soll) oder diese Modelle für die Lenker nicht ganz klar sind.

Abbildung 32 Art der Vorinformation über die Verfügbarkeit von Parkplätzen auf Rastanlagen

Prozent N=588



3.6 Sicherheit und Kriminalität bei der Nutzung von Rastanlagen

Um sich von den Strapazen eines anstrengenden Arbeitstages zu erholen, bedarf es entsprechender Rahmenbedingungen. Für LenkerInnen, die zT ihre Wochenenden auf Rastanlagen verbringen, spielen deshalb die auf diesen Anlagen verfügbaren Angebote eine wichtige Rolle. Wurden im vorigen Abschnitt eben diese Qualitätsaspekte genauer untersucht, so sollen hier einige Befragungsergebnisse über spezifisch für die BerufslenkerInnen problematische Bedingungen im Arbeitsumfeld dargestellt werden. Gewalt und Konfrontation mit Kriminalität und in Folge davon Angst und Unsicherheitsgefühle im Arbeitsumfeld stellen für BerufslenkerInnen zusätzliche Belastungen im durchschnittlichen Arbeitsalltag dar. Darüber hinaus ist unter solchen Bedingungen die Erholungsqualität verringert, was sich negativ auf Befindlichkeit und Gesundheit auswirken kann. Auf den folgenden Seiten möchten wir daher einen Überblick über die Befragungsergebnisse zu dieser

Thematik geben, genauere Analysen für die einzelnen LenkerInnen-Gruppen sind im Text erläutert.

3.6.1 LenkerInnen als Opfer von Gewalt und kriminellen Handlungen

Ihren eigenen Angaben zufolge waren bereits beinahe 15 Prozent der Befragten einmal oder mehrmals Opfer einer kriminellen Handlung auf einer Rastanlage.

Objektiv vorliegende Zahlen zu Kriminalität auf Rastanlagen gibt es für Österreich nicht²¹. Daher kann diese Frage nur anhand von Befragungen des betroffenen Personenkreises beantwortet werden. Eine in mehreren Staaten durchgeführte Umfrage der IRU²² unter Fahrern ergab, dass 17 Prozent aller FahrerInnen in einem Zeitraum von 5 Jahren Opfer einer kriminellen Handlung gewesen sind, wobei aber der Tatort in der Abfrage nicht erhoben wurde.²³ Die eigene Erfahrung, Opfer einer kriminellen Handlung zu sein (Einbruch, Taschendiebstahl, Diebstahl allgemein, tätliche Übergriffe, Autoeinbruch), hat im Durchschnitt ein Fünftel der ÖsterreicherInnen gemacht²⁴. Die Ergebnisse unserer Befragung zeigen, dass es innerhalb der Gruppe der BerufslenkerInnen sehr große Unterschiede im Kontakt mit kriminellen Übergriffen gibt, so sind einige Gruppen beinahe dreimal häufiger mit Kriminalität konfrontiert als der Durchschnitt.

Detailliertere Analysen zeigen etwa, dass in kleineren Unternehmen rund ein Fünftel der LenkerInnen und damit auffallend viele berichten, ein- oder mehrmals Opfer einer kriminellen Handlungen geworden zu sein. Interessant ist, dass LenkerInnen kleinerer Unternehmen, insbesondere bei Routen im Inland, sehr häufig mit Kriminalität zu tun haben (25 Prozent ein- oder mehrmals). LenkerInnen großer Unternehmen haben in Österreich praktisch nie mit Kriminalität zu tun, hier berichten nur zwei Prozent der LenkerInnen ein- oder mehrmals Kriminalitätsoffer geworden zu sein.

Am häufigsten betroffen sind LenkerInnen mit grenzüberschreitenden Fahrten, hier berichten rund 40 Prozent von entsprechenden Erfahrungen, bei den LenkerInnen mit Touren in Österreich und Nächtigung zuhause, sind es nur fünf Prozent. Verglichen nach Transportart, zeigt sich, dass LenkerInnen im Gütertransport häufiger Opfer von Kriminalität sind. Haben LenkerInnen im Werkverkehr mit überwiegenden Routen in Österreich mit drei Prozent an Betroffenen besonders selten mit Kriminalität zu tun, so sind es im grenzüberschreitenden Güterverkehr über 40 Prozent. Dies mag auch die Ursache dafür sein, dass die besserverdienenden LenkerInnen häufiger Opfer von Kriminalität auf Rastanlagen werden.

²¹ Parlamentarische Anfrage von AbgzNR Gerhard Steier über Kriminalität im Straßengüterverkehr, 2009. http://www.parlament.gv.at/PAKT/VHG/XXIV/AB/AB_01097/fname_156722.pdf

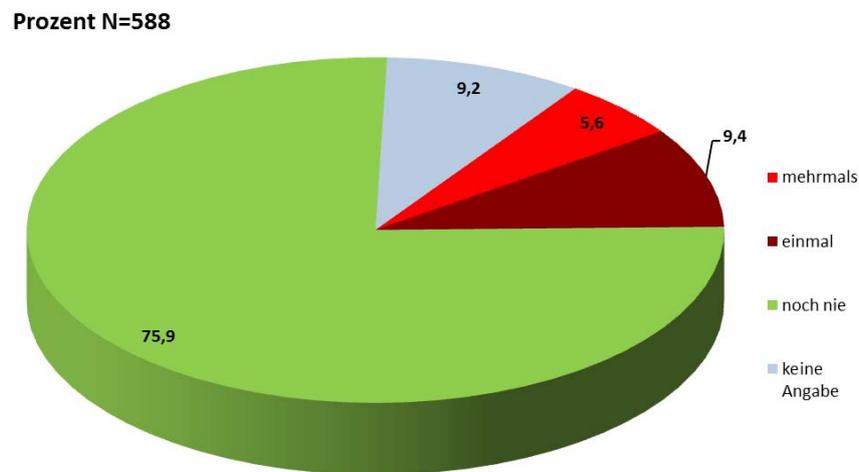
²² International Road Transport Union

²³ Attacks on Drivers of International Heavy Goods Vehicles. Survey Results. International Road Transport Union, 2008.

²⁴ Kuratorium für Verkehrssicherheit. Sicherheitsbarometer 2009.

Überraschend ist, dass keinerlei Unterschiede in Bezug auf Alter und auch Dauer der Unternehmenszugehörigkeit gefunden wurden. Das heißt, dass die 30-39-jährigen genauso häufig entsprechende Erfahrungen gemacht haben, wie die um 20 Jahre älteren KollegInnen. Auch LenkerInnen, die erst seit einem Jahr im aktuellen Unternehmen waren, berichteten genauso häufig von derartigen Erlebnissen, wie LenkerInnen, die bereits 20 Jahre in ein und demselben Unternehmen beschäftigt waren. Über die Ursachen dieses überraschenden Ergebnisses kann nur spekuliert werden.

Abbildung 33 LenkerInnen als Opfer krimineller Handlungen



In Ergänzung zur Frage, ob bzw wie häufig die LenkerInnen Opfer krimineller Handlungen geworden sind, wurden diese gebeten, stichwortartig zu schildern, was passiert ist und wo.

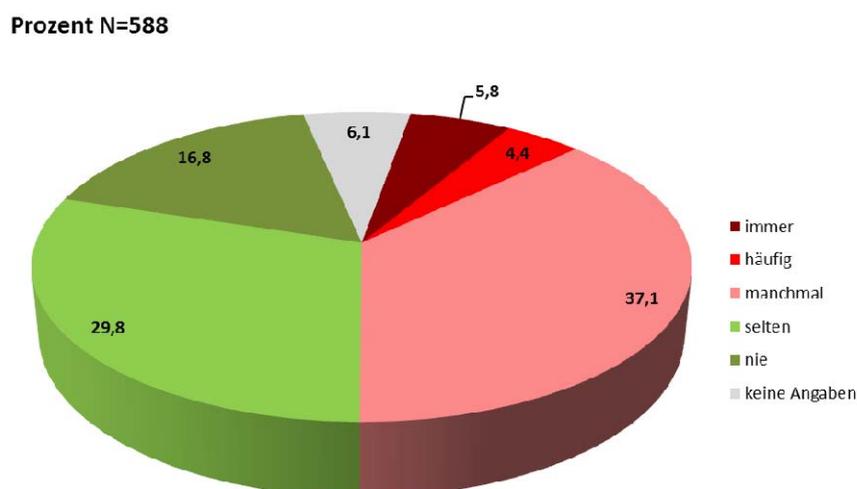
Bei den Antworten dominiert klar der Treibstoffdiebstahl, gefolgt von weiteren Diebstahlsdelikten (zB va Reserveräder, Schneeketten, Plane, Ladegut) und von Vandalenakten (zB Aufschlitzen der Plane, Reifen). Erfreulicherweise kommt es nur in den seltensten Fällen zu direkter körperlicher Aggression gegen den Fahrer (zB Einlassen von Gas in die Fahrerkabine).

3.6.2 Angst und Unsicherheitsempfinden bei der Nutzung von Rastanlagen

Mehr als jede/r zehnte FahrerIn hat immer und häufig Angst vor Kriminalität auf Rastanlagen, rund 37 Prozent haben manchmal Angst und rund 47 Prozent der LenkerInnen geben an, selten oder nie Angst vor Kriminalität auf Rastanlagen zu haben.

Das bedeutet, dass jene Orte, an denen Ruhepausen konsumiert werden, von weniger als der Hälfte der LenkerInnen angstfrei erlebt werden. Zum Vergleich ergeben Zahlen aus Befragungen mit einem repräsentativen Querschnitt der österreichischen Bevölkerung und ähnlichen Fragestellungen, dass nur neun Prozent sehr durch Kriminalität im Allgemeinen beunruhigt sind. Die große Mehrheit von 63 Prozent ist jedoch nicht verunsichert und nur jeweils acht bzw 6,6 Prozent haben konkret Angst vor Einbruch/Diebstahl bzw Raub/Überfall²⁵. Vergleiche zwischen dem Angst- und Unsicherheitsempfinden der allgemeinen Bevölkerung und dem von BerufslenkerInnen müssen aber insofern relativiert werden, als es einen Unterschied macht, ob man sich im öffentlichen Raum bewegt (zB Gehen auf einer Straße in der Nacht) oder seine Nachtruhe verbringen möchte bzw muss (zB Schlafen in der Lkw-Fahrerkabine).

Abbildung 34 Ausprägung von Angst vor Kriminalität auf Autobahnrastanlagen



Bei der Beantwortung der Frage zur Angst vor Kriminalität auf Rastanlagen hatten die LenkerInnen auch Raum, um genauer zu schildern, wovor sie Angst haben. Dabei dominiert klar die Angst der BerufsfahrerInnen vor Raub und Überfall, an nächster Stelle stehen Einbruch in die Lkw-Kabine und Betäubung durch KO-Gas in der Kabine, mit Abstand gefolgt von Diesel- und Fahrzeugdiebstahl.

Überraschend ist, dass hinsichtlich der Angst kaum Unterschiede nach den Fahrtrouten oder Transportarten gefunden wurden. Beispielsweise berichteten LenkerInnen mit Fahrtrouten in Österreich nicht über weniger Angst wie ihre KollegInnen im grenzüberschreitenden Verkehr, obwohl letztere rund acht Mal häufiger von kriminellen Übergriffen berichte-

²⁵ Kuratorium für Verkehrssicherheit. Sicherheitsbarometer 2009. Demnach fühlen sich knapp 10 Prozent aller ÖsterreicherInnen von Kriminalität beunruhigt.

ten. Auch über alle Altersgruppen und Zeiträume der Unternehmenszugehörigkeit ist das Angstniveau stets gleich hoch. Diese Ergebnisse sind aus unserer Sicht sehr bedenklich, da offenbar alleine die Wahrnehmung, dass Rastanlagen potentielle Orte krimineller Übergriffe sind, zu durchgängig hoher Angst quer über alle Gruppen innerhalb der BerufslenkerInnen führt.

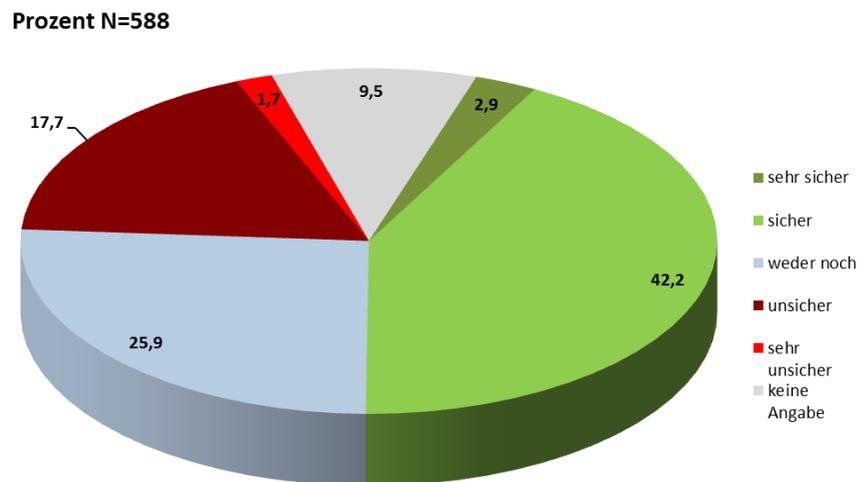
Interessant ist, dass LenkerInnen mit steigender Angst vor Kriminalität häufiger über Lenkzeitüberschreitungen berichten, gleiches gilt hinsichtlich des Zusammenhangs zwischen Lenkzeitüberschreitungen und der Häufigkeit der Konfrontationen mit kriminellen Übergriffen.

In einer weiteren Frage wurden die LenkerInnen befragt, wie sicher sie sich fühlen, wenn sie in ihrem Fahrzeug auf einer Rastanlage übernachten. Hier zeigt sich, dass sich weniger als die Hälfte der LenkerInnen sicher fühlen, wenn sie auf einer Rastanlage übernachten. Immerhin etwa ein Fünftel verspürt ein mehr oder minder starkes Unsicherheitsgefühl. Ein relativ großer Prozentsatz (ein Viertel) ist neutral. Dieses aus der Befragung erhobene Unsicherheitsempfinden ist tendenziell stärker ausgeprägt als in einer ASFINAG-Befragung aus dem Jahr 2009, bei der sich 26 Prozent eher unsicher bzw 74 Prozent eher sicher fühlten.

Im Detail zeigt sich, dass sich Lenker mit grenzüberschreitenden Fahrten und Nächtigung außer Haus mit 57 Prozent der Nennungen von sehr sicher und sicher auffallend ungefährdeter fühlen als Lenker mit Fahrten in Österreich. Obwohl letztere wesentlich seltener mit Kriminalität konfrontiert sind, wie oben dargestellt, berichten diese nur zu 36 Prozent, sich sehr sicher und sicher bei Übernachtungen zu fühlen.

Bei allen anderen Vergleichen wurden keinerlei Unterschiede gefunden – es zeigt sich damit, dass das Gefühl von Angst und Unsicherheit relativ unabhängig davon ist, ob jemand tatsächlich Opfer einer kriminellen Handlung geworden ist oder nicht.

Abbildung 35 Sicherheitsempfinden bei Übernachtung auf einer Autobahnrastanlage



3.6.3 Gewalt, Kriminalität und Angst im Arbeitsumfeld – Abhilfe dringend notwendig

Die Ergebnisse unserer Befragung werfen eine Fülle an Fragen auf, einiges scheint widersprüchlich, manches ist zu hinterfragen.

Tatsache ist, dass Angst und Unsicherheitsgefühle im Arbeitsalltag von BerufslenkerInnen bislang kaum thematisiert werden. Vermutlich ist dies in einer Branche, die durchwegs von Männern dominiert wird auch nicht so ohne weiteres möglich, will der einzelne nicht Gefahr laufen, sein Gesicht zu verlieren. Umso überraschender ist es, dass die LenkerInnen in unserer Befragung sehr offen auf die entsprechenden Fragen geantwortet haben. Vermutlich haben die Anonymität der Befragung und das Umfeld der ArbeitnehmerInnen-Interessenvertretung gute Rahmenbedingungen geschaffen, die eine offene Beantwortung der Fragen ermöglichten.

Wenn weniger als die Hälfte der Befragten einer Berufsgruppe angeben, dass sie ihre Ruhepausen zT auch ihre Nachruhen in einem Umfeld verbringen, das von ihnen als angstfrei erlebt wird, müssen die Alarmglocken schrillen. BerufslenkerInnen sind aufgrund ihrer Tätigkeit einer Vielzahl an körperlichen Belastungen ausgesetzt und die notwendige hohe Konzentration bei Fahrten ist auch psychisch belastend. Angst und Unsicherheitsgefühle auf Rastanlagen sind nicht nur wegen der zusätzlichen Belastung problematisch, sondern auch deshalb, weil sie die Möglichkeit der Erholung und Regeneration untergraben. Wenn Menschen über längere Zeiträume mit angstauslösenden Situationen konfrontiert sind, ist jedenfalls davon auszugehen, dass dies nicht ohne Folgen bleibt.

Eine aktuelle Studie der Europäischen Agentur für Sicherheit und Gesundheitsschutz am Arbeitsplatz zu Arbeitssicherheit und Gesundheitsschutz im Transportbereich (European Agency for Safety and Health at Work, 2011) kommt ebenfalls zu alarmierenden Ergebnissen, die jene unsere Befragung untermauern. Demnach sind LenkerInnen besonders häufig mit der Androhung körperlicher Gewalt konfrontiert, rund 15 Prozent der LenkerInnen berichten von derartigen Vorfällen. Aber auch tatsächliche körperliche Gewalt kommt mit 11 Prozent der Betroffenen mehr als zweieinhalb Mal so oft vor wie im Durchschnitt. Im angesprochenen Bericht wird darauf hingewiesen, dass diese Übergriffe nur selten in irgend einer Form gemeldet und damit geahndet werden, was zur Folge hat, dass die LenkerInnen mit diesem Problem allein gelassen werden und kaum Prävention stattfindet. In der Studie wird auch festgehalten, dass BerufslenkerInnen nicht nur hohe Raten von Muskel- und Skeletterkrankungen aufweisen, sondern auch von stressbedingten Erkrankungen. Aufgrund der demographischen Veränderungen im Transportsektor werden diese Themen mit Sicherheit noch an Bedeutung gewinnen.

Folgeerkrankungen aufgrund von psychischen Fehlbeanspruchungen sind insgesamt im Vormarsch. Berichte Deutscher Krankenkassen (Gute Arbeit, 2010) zeigen, dass Fehlzeiten aufgrund psychischer Erkrankungen bereits mehr als 11 Prozent der Krankenstände ausmachen und damit mittlerweile an dritter bzw vierter Stelle der häufigsten Krankheitsursachen stehen.

Biffel et.al. (2008) rechnen in ihrer Untersuchung „Arbeitsbelastungen, arbeitsbedingte Krankheiten und Invalidität“ vor, dass psychische und Verhaltensstörungen für die Gruppe der Männer 2006 bereits fast 23 Prozent der gesundheitsbedingten Pensionsneuzuerkennungen ausmachten und damit an zweiter Stelle hinter Muskel- und Skeletterkrankungen mit knapp über 34 Prozent der Fälle lagen.

In einer Untersuchung zu arbeitsbedingten Erkrankungen zeigen Biffel und Leoni (2008), dass bei arbeitsbedingten Gesundheitsbeschwerden Stress, Depression und Angstzustände etwa 17 Prozent ausmachen, in manchen Ländern sogar mehr als 33 Prozent.

Nur am Rande sei erwähnt, dass Forschungsergebnisse unter dem Begriff Gratifikationskrisen durchgängig Ergebnisse zeigen, dass ein Ungleichgewicht zwischen hoher beruflicher Verausgabung und als Gegenleistung erhaltener Belohnung wie Entgelt, Anerkennung, Status und Aufstiegschancen das Risiko stress-assoziiierter Erkrankungen (va koronare Herzkrankheiten, Depression) verdoppelt (Siegrist,1996).

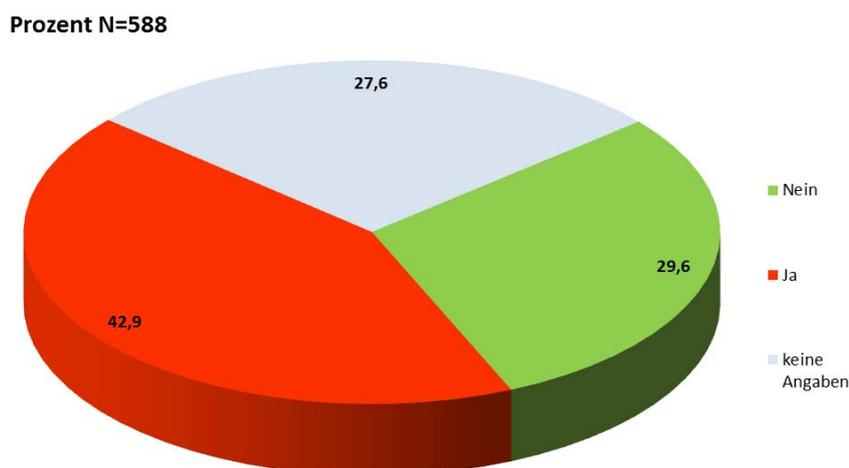
Die Ergebnisse unserer Befragung sowie die zitierten Studienergebnisse verdeutlichen, dass psychische Belastungen auch bei der Tätigkeit der BerufslenkerInnen eine Rolle spielen und dringend genauere Analysen und darauf aufbauend Maßnahmen zu setzen sind, die die schutzlose Exposition der LenkerInnen gegenüber Gewalt und Kriminalität verhindern.

3.7 Qualitätsunterschiede zu ausländischen Rastanlagen

In den vorigen Abschnitten wurden Urteile der LenkerInnen zur Qualität der österreichischen Rastanlagen vorgestellt. Wir wollten darüber hinaus von den Befragten erfahren, ob es ihrer Ansicht nach Qualitätsunterschiede zu ausländischen Rastanlagen gibt, in welchen Ländern Rastanlagen besonders gut und in welchen sie besonders mangelhaft erlebt werden und welche Merkmale für die Urteile ausschlaggebend sind.

Fast 43 Prozent und damit 252 der 588 für diese Auswertung relevanten LenkerInnen sind der Meinung, dass es Qualitätsunterschiede zwischen österreichischen und ausländischen Rastanlagen gibt. Rund 30 Prozent kreuzen dezidiert an, dass es keinen Qualitätsunterschied gibt und beinahe 28 Prozent der Befragten geben darüber keine Auskunft.

Abbildung 36 Angaben zur Frage, ob ein Qualitätsunterschied von Rastanlagen zwischen Österreich und dem Ausland besteht



3.7.1 Besonders zufriedenstellend sind die Rastanlagen in...

Befragt danach, wo Rastanlagen besonders zufriedenstellend sind, machten 193 Personen 235 Angaben (zT nannten sie mehr als ein Land und zT wurden geographisch nicht zuordnenswerte Antworten wie „Autohof“, „Rasthof“ oder bestimmte Tankstellenunternehmen genannt).

Besonders zufrieden zeigen sich die LenkerInnen mit österreichischen Rastanlagen; 45 Prozent nennen bei den besonders zufriedenstellenden Rastanlagen solche aus Österreich. Danach werden als Positivbeispiele weitaus am häufigsten jene aus Deutschland (20 Prozent) und Frankreich (19 Prozent) angeführt. Für jene die meinen, dass es Qualitätsun-

terschiede zwischen österreichischen und ausländischen Rastanlagen gibt, spielt für die Besserbeurteilung von ausländischen Rastanlagen die höhere Anzahl an Stellflächen die wichtigste Rolle, vor Sicherheitsfragen und Preisen.

Tabelle 23 Nennungen, wo Rastanlagen besonders hochwertig erlebt werden

	N	Prozent
Österreich	106	45,1%
Deutschland	47	20,0%
Frankreich	45	19,1%
Schweiz	10	4,3%
Italien	11	4,7%
Niederlande	5	2,1%
Schweden	2	0,9%
Kroatien	2	0,9%
Spanien	3	1,3%
Dänemark	1	0,4%
Großbritannien	1	0,4%
Slowenien	1	0,4%
Norwegen	1	0,4%
Summe der Nennungen	235	100,0%

Tabelle 24 Gründe, weshalb die Qualität von Autobahnrastanlagen als besonders gut beurteilt wird

	Häufigkeit	Prozent
wegen höherer Anzahl an Stellflächen	157	46,9
wegen mehr Sicherheit und weniger Kriminalität auf den Rastanlagen	107	31,9
wegen niedrigerem Preisniveau bei Rastanlagen	71	21,2
Summe der Nennungen	335	100,0

Zur Auswertung der Antworten für die Gründe, weshalb Autobahnrastanlagen als besonders gut eingestuft werden, ist festzuhalten, dass hier sämtliche Nennungen einfließen. Zum Teil haben die Befragten nämlich keine Angaben gemacht, wo sie Rastanlagen besonders vorteilhaft finden oder nicht angekreuzt, ob es ihrer Meinung nach einen Qualitätsunterschied gibt. Da es für uns nur wesentlich ist, was den höheren Stellenwert für eine Besserbeurteilung hat, genügt die gewählte Darstellung der genannten Gründe und der prozentuelle Verteilung auf die Summe der Nennungen.

3.7.2 Besonders mangelhaft sind die Rastanlagen in...

Von den 588 für die Auswertung herangezogenen LenkerInnen meinten 252, dass es Qualitätsunterschiede zwischen österreichischen und ausländischen Rastanlagen gibt und 154 machten konkrete Angaben, wo ihrer Meinung nach Rastanlagen besonders mangelhaft sind (zT werden auch hier mehrere Länder angegeben, zT sind die Angaben nicht zuordenbar, in Summe gibt es 230 Nennungen). Demnach haben 98 von denen, die der Meinung sind, dass es Unterschiede gibt, keine Angaben gemacht, wo die Rastanlagen ihrer Meinung nach besonders mangelhaft sind.

Von den LenkerInnen, die Raststätten eher negativ erlebt haben, wird „Osteuropa“, „Ostblock“ und „Südeuropa“ gebündelt oder aufgeschlüsselt nach Ländern mit fast 42 Prozent am häufigsten genannt, gefolgt von Italien (rund 24 Prozent) und Deutschland (rund 15 Prozent).

Bei der Nennung der Gründe, weshalb Autobahnrastanlagen in manchen Ländern als besonders mangelhaft beurteilt werden, spielen Anzahl der Stellflächen (75 Prozent der Nennungen) und Sicherheit (64 Prozent) eine gewichtige Rolle. Ein hohes Preisniveau bei Rastanlagen spielt immerhin für fast 42 Prozent der Befragten eine Rolle, um diese als mangelhaft zu beurteilen.

Die Analyse der Gruppe der LenkerInnen, die auf die Frage nach Qualitätsunterschieden geantwortet hat, zeigt, dass diese besser verdienen und älter sind. Hinsichtlich Unternehmensgröße und Dauer der Zugehörigkeit gibt es keine Unterschiede.

Tabelle 25 Nennungen, wo Rastanlagen besonders mangelhaft erlebt werden

	N	Prozent		N	Prozent
Italien	54	23,5%	Slowenien	4	1,7%
Deutschland	34	14,8%	Südeuropa/Balkanländer	3	1,3%
"ehem. Ostblock"/Osteuropa	29	12,6%	Rumänien	3	1,3%
Österreich	28	12,2%	Frankreich	3	1,3%
Ungarn	17	7,4%	Spanien	2	0,9%
Tschechien	17	7,4%	Bulgarien	2	0,9%
Slowakei	8	3,5%	Griechenland	1	0,4%
Polen	7	3,0%	Türkei	1	0,4%
Kroatien	5	2,2%	Serbien	1	0,4%
Belgien	5	2,2%	Schweiz	1	0,4%
Großbritannien	4	1,7%	Niederlande	1	0,4%
Summe Nennungen	230	100			

Tabelle 26 Gründe, weshalb die Qualität von ausländischen Autobahnrastanlagen als besonders mangelhaft beurteilt wird

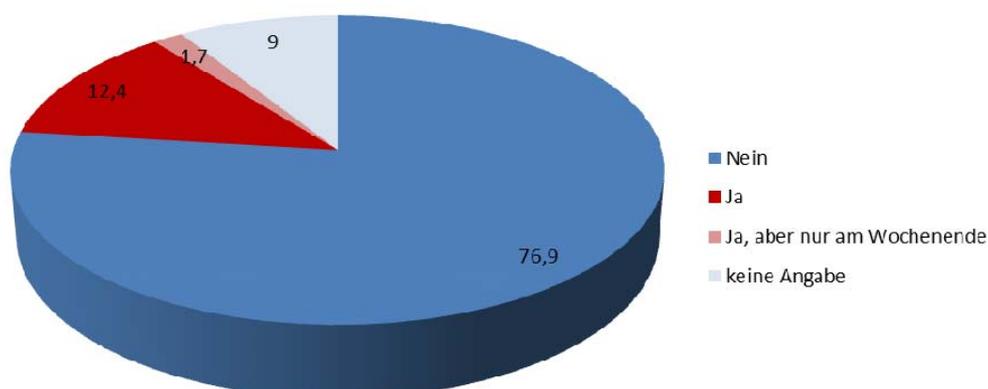
	Häufigkeit	Prozent
wegen geringerer Anzahl an Stellflächen	116	75,3
wegen weniger Sicherheit und mehr Kriminalität auf den Rastanlagen	99	64,3
wegen höherem Preisniveau bei Rastanlagen	64	41,6
N	154	100,0

3.7.3 Missbräuchliche Benützung von Rastanlagen als Abstellplätze

Im Frageblock zu den Autobahnrastanlagen waren die LenkerInnen abschließend befragt worden, ob sie diese Anlagen auch als Abstellplätze benützen. Über 14 Prozent der Befragten gaben an, Rastanlagen auch als Abstellplatz zu benützen. Rund 2 Prozent davon ausschließlich an Wochenenden. Beinahe 77 Prozent antworteten, dies nicht zu tun. Neun Prozent der LenkerInnen beantworteten diese Frage nicht.

Abbildung 37 Häufigkeit der Nutzung von Rastanlagen als Abstellplatz

Prozent N=588



Aus den Befragungsergebnissen geht demnach eindeutig hervor, dass zwar die überwiegende Mehrheit der FahrerInnen die Rastplätze nur zu Erholungszwecken benützt, jedoch über 14 Prozent der LenkerInnen knappe Lkw-Stellflächen im Auftrag ihrer Unternehmen als „Lager- und Abstellplätze“ missbrauchen. Diese Zahl könnte in Wirklichkeit noch höher sein, da fast jede/jeder Zehnte keine Antwort gibt. Daher sollte diese unerlaubte Praxis nicht bagatellisiert werden. Ein Weniger von 10 bis 20 Prozent an verfügbarer Lkw-Stellflächenkapazität kann bei Überbelegung vor allem in den Nachtstunden sowie bei notorischen Hot Spots die Qualität und damit die Nutzerzufriedenheit schmerzlich vermindern. Deshalb sollte auch über wirksame ordnungsrechtliche Schritte nachgedacht werden.

3.8 Regionale Aspekte bei der Nutzung von Rastanlagen

Neben der Erhebung der allgemeinen Beurteilung der Rastanlagen war eines der Anliegen der vorliegenden Befragung, auch herauszufinden, ob und in welchem Ausmaß es im Bundesgebiet regionale Qualitätsunterschiede gibt. Aus diesem Grund wurden die LenkerInnen gebeten, jene Autobahn oder Schnellstraße anzugeben (nur eine Nennung vorgesehen!), an der sie in den letzten Wochen am häufigsten Rastanlagen benutzt haben. Wie Tabelle 27 verdeutlicht, hielten sich nur etwas mehr als ein Drittel an diese Vorgabe, rund 30 Prozent machten keinerlei Angaben und 34 Prozent nannten mehr als eine Autobahn und machten so eine örtliche Zuordnung der Rastanlagenbewertung nicht möglich.

Tabelle 27 Anzahl der in den letzten Wochen genutzten Autobahnen

		Anzahl angekreuzter Autobahnen				
		Häufigkeit	Prozent	Gültige Prozente	Kumulierte Pro- zente	
Gültig	0	179	30,4	30,4	30,4	
	1	210	35,7	35,7	66,2	
	2	58	9,9	9,9	76,0	
	3	48	8,2	8,2	84,2	
	4	19	3,2	3,2	87,4	
	5	17	2,9	2,9	90,3	
	6	15	2,6	2,6	92,9	
	7	9	1,5	1,5	94,4	
	8	7	1,2	1,2	95,6	
	9	5	,9	,9	96,4	
	10	4	,7	,7	97,1	
	11	2	,3	,3	97,4	
	12	3	,5	,5	98,0	
	13	1	,2	,2	98,1	
	15	1	,2	,2	98,3	
	17	1	,2	,2	98,5	
	18	9	1,5	1,5	100,0	
	Gesamt		588	100,0	100,0	

Von den 210 Befragten, die eine einzige Autobahn/Schnellstraße genannt haben, gaben 84 die Westautobahn (A 1) an, 45 die Südautobahn (A 2), 20 die Rheintal/Walgau Autobahn (A 14) und jeweils 13 die Phyrn- (A 9) und die Innkreisautobahn (A 8). Auf die verbleibenden Strecken fielen etwa je zwei Personen. Damit wäre lediglich ein Vergleich zwischen West- und Südautobahn statistisch sinnvoll möglich gewesen, für die Beurteilung von Rastanlagen anderer Autobahnen auf 20, 13 oder noch weniger Einzelmeinungen zurückzugreifen wäre nicht zielführend. Zwar wurde versucht regional sinnvolle Antwortgruppierungen anhand von Clusteranalysen zu finden, doch diese lieferten keine brauchbaren Ergebnisse, sondern führten zu Clustern, die praktisch das gesamte Bundesgebiet umfassten und zur Vermutung veranlassen, dass die LenkerInnen sehr weite Aktionsradien haben, wo sie Rastanlagen nutzen.

Aus den genannten Gründen muss die Aufschlüsselung der Beurteilung der Qualität nach regionalen Aspekten daher entfallen.

Tabelle 28 Autobahnen und Schnellstraßen, auf denen Rastanlagen genutzt werden

	Häufigkeit	Prozent
A1 West Autobahn	246	41,8
A2 Süd Autobahn	146	24,8
A4 Ost Autobahn	55	9,4
A5 Nord Autobahn	39	6,6
A6 Nordost Autobahn	29	4,9
A8 Innkreis Autobahn	85	14,5
A9 Phyrn Autobahn	94	16,0
A10 Tauern Autobahn	59	10,0
A12 Inntal Autobahn	56	9,5
A13 Brenner Autobahn	29	4,9
A14 Rheintal/Walgau Autobahn	51	8,7
A21 Wiener Außenring Autobahn	83	14,1
A22 Donauufer Autobahn	32	5,4
S1 Wiener Außenring Schnellstraße	33	5,6
S6 Semmering Schnellstraße	50	8,5
S16 Arlberg Schnellstraße	30	5,1
S35 Brucker Schnellstraße	37	6,3
S36 Murtal Schnellstraße	36	6,1
	801	100,0

4. Grundqualifikation und Weiterbildung

In diesem Abschnitt wird auf die neue, obligatorische Grundqualifikation und Weiterbildung für BerufslenkerInnen eingegangen. Dabei wurden folgende Aspekte näher beleuchtet:

- Anteil aller, die Grundausbildung, Weiterbildung bzw Teile davon absolviert haben, auch in Relation zu den Transportarten
- Wo ist beabsichtigt, die Weiterbildung künftig zu absolvieren und wer sollte sie bezahlen?
- Wissensstand (Selbsteinschätzung und tatsächliches Wissen) über Qualifikationsnachweis und Weiterbildungsdauer, nach Führerscheinklassen, Transportarten, Alter und Dauer der Unternehmenszugehörigkeit
- Welche und wie viele Informationsquellen wurden genutzt und wie wirkt sich das auf den subjektiven und den tatsächlichen Wissensstand über die Weiterbildung aus

4.1 Einleitende Bemerkungen

Für Bus- und Lkw-LenkerInnen gelten unterschiedliche Zeitpunkte, ab denen die Notwendigkeit der Ablegung einer Grundqualifikationsprüfung eingeführt wurde. Bei den LenkerInnen der Klassen D oder D+E (Bus) ist dies für jene vorgeschrieben, die ihre Führerscheinprüfung nach dem 10.9.2008 abgelegt haben, für die LenkerInnen der Klassen C1, C oder C+E (Lkw und Sattelzugfahrzeuge) war der Termin ein Jahr später, nämlich der 10.9.2009. Für alle LenkerInnen, die vor den genannten Terminen die jeweilige Lenkberechtigung bereits besessen haben, ist der Besuch einer Weiterbildung im Ausmaß von 35 Stunden innerhalb von 5 Jahren (ab den genannten Zeitpunkten) erforderlich.

Um einen Überblick zu bekommen, wie viele LenkerInnen bei unserer Befragung eine Grundqualifikation haben müssten, wurde einerseits gefragt, welchen Führerschein bzw welche Führerscheine die/der jeweilige BerufsfahrerIn hat, und in der unmittelbar nächsten Frage auch danach, wann sie/er die Führerscheinprüfung abgelegt hat. Wegen der oben genannten rechtlichen Rahmenbedingungen wurden für die C-LenkerInnen die Antwortoptionen „VOR dem 10.9.2009“ und „NACH dem 10.9.2009“ und für die D-LenkerInnen „VOR dem 10.9.2008“ und „NACH dem 10.9.2008“ vorgegeben.

Die Analysen der Antwortmuster haben gezeigt, dass nicht alle Angaben zu den Führerscheinklassen mit den Angaben zum Termin der Führerscheinprüfung übereinstimmen. So haben einige Befragte angegeben, lediglich einen C-Schein zu haben, bei der Frage nach

der Führerscheinprüfung kreuzten sie aber die Kategorien für die D-LenkerInnen an. Gleiches trifft auf manche D-LenkerInnen zu, die die Terminangaben für C-LenkerInnen angekreuzt haben. Damit ist die reine Heranziehung der Frage nach dem Prüfungstermin nicht geeignet, Aussagen über Grundqualifikation bzw Weiterbildung abzuleiten, weil nicht klar ist, ob die/der LenkerIn mehrere Führerscheine hat bzw ob einfach die falsche Führerscheinklasse angekreuzt worden war.

Aus diesem Grund wurden in den folgenden Auswertungsschritten ausschließlich jene berücksichtigt, wo Antwortkategorie des Termins der Führerscheinprüfung und Führerscheinklasse tatsächlich übereinstimmen. Somit können validere Aussagen für C- und D-LenkerInnen gemacht werden, der Nachteil an dieser Vorgehensweise ist, dass die Teilstichproben mitunter eine sehr geringe Anzahl an befragten LenkerInnen aufweisen.

4.2 Anteil jener, die eine Grundausbildung absolviert haben

Entsprechend der oben erläuterten Vorgangsweise wurden jene C-LenkerInnen ausgewählt, die angaben, den C-Führerschein nach 10. Sept 2009 gemacht zu haben bzw jene D-LenkerInnen, die angaben, den D-Führerschein nach 10. Sept 2008 bekommen zu haben.

4.2.1 Grundqualifikation bei C- und D-LenkerInnen

Bei den Lkw-LenkerInnen geben drei Viertel derer, die bekannt gegeben hatten, NACH 10. Sept 2009 ihren Führerschein gemacht zu haben, an, über keine Grundausbildung zu verfügen. Bei den LenkerInnen der Führerscheinklasse D (BuslenkerInnen) war die Teilstichprobe zu gering, um eine plausible Aussage zu bekommen; festgehalten werden soll jedoch, dass offenbar fünf der neun D-LenkerInnen, die eine Grundausbildung haben müssten, offenbar Gefahr laufen eine Strafe zu kassieren, wenn sie Busse im Gelegenheits- oder Kraftfahrlinienverkehr lenken.

Zwar sind die Teilstichproben relativ klein, die Ergebnisse bestätigen jedoch die Erfahrungen der geringen Quote an LenkerInnen, die die Grundqualifikationsprüfungen absolvieren bzw der wenigen Prüfungsantritte in den einzelnen Bundesländern. So absolvierten 2010 in NÖ insgesamt 2.305 Personen die Führerscheinprüfung für den Lkw, zu den Prüfungen zur Grundqualifikation traten 2010 aber nur 125 Personen an; dh dass nur 125 Personen (5 Prozent) die Berechtigung erwarben, Lkw für gewerbsmäßige Güterbeförderungen (im gewerblichen Güterverkehr oder im Werkverkehr) zu lenken. Es scheint wenig glaubwürdig, dass rund 2.200 Personen oder 95 Prozent den Lkw-Führerschein lediglich für private Zwecke erworben haben. Darüber hinaus ist die AK der Ansicht, dass bereits zahllose LenkerInnen ohne Grundqualifikation auf den Straßen unterwegs sind. Diesem gesetzeswidrigen Zustand wird zudem dadurch Vorschub geleistet, dass aktuell ausschließlich die LenkerInnen mit Strafen zu rechnen haben, für Unternehmen, die nicht ausgebildete LenkerInnen einsetzen, gibt es derzeit jedoch keinerlei Sanktionen.

Tabelle 29 Anzahl abgelegter Grundqualifikationen bei C- und D-LenkerInnen

	C-LenkerInnen		D-LenkerInnen	
	Häufigkeit	Prozent	Häufigkeit	Prozent
Ja	8	25,0	4	44,4
Nein bzw. k.A.	24	75,0	5	55,6
Gesamt	32	100,0	9	100,0

4.3 Weiterbildung

In der Befragung haben 459 LenkerInnen, die einen der C-Scheine haben (jedoch keinen D), ihre Führerscheinprüfung vor dem 10. September 2009 abgelegt. Für diese Lkw-LenkerInnen ist die Weiterbildung bis spätestens 9.9.2014 zu absolvieren. Zum Erhebungszeitraum (Februar bis Juli 2011) gaben nur 23 Prozent der betroffenen Lkw-LenkerInnen an, zumindest einzelne Module gemacht zu haben, nur 12 Prozent haben drei Jahre vor Ablauf der Frist bereits die gesamte Weiterbildung absolviert. Daraus ist der Schluss zu ziehen, dass 88 Prozent der LenkerInnen ihre Weiterbildung erst abschließen müssen und 65 Prozent bislang noch nichts hinsichtlich ihrer Weiterbildung unternommen haben.

Tabelle 30 Anzahl komplett abgelegter Weiterbildungen bei C- und D-LenkerInnen

	C-LenkerInnen		D-LenkerInnen	
	Häufigkeit	Prozent	Häufigkeit	Prozent
Ja	57	12,4	2	5,4
Nein bzw. k.A.	402	87,6	35	94,6
Gesamt	459	100,0	37	100,0

Bei den Bus-LenkerInnen, die den D-Führerschein vor 10. September 2008 erworben haben und bis 9.9.2013 die Weiterbildung abgeschlossen haben müssen, ergibt sich ein geringfügig anderes Bild (die Stichprobe ist allerdings klein): 5 Prozent haben die komplette

Weiterbildung erledigt, mehr als die Hälfte der LenkerInnen (rd 51 Prozent), geben an, bislang einzelne Module abgelegt zu haben.

Tabelle 31 Anzahl einzelner abgelegter Weiterbildungsmodulare bei C- und D-LenkerInnen

	C-LenkerInnen		D-LenkerInnen	
	Häufigkeit	Prozent	Häufigkeit	Prozent
Ja	105	22,9	19	51,4
Nein bzw. k.A.	354	77,1	18	48,6
Gesamt	459	100,0	37	100,0

Bei den Fragen zur Weiterbildung wurden die LenkerInnen gebeten, in offenen Fragen Angaben über die Art der Weiterbildungsmaßnahmen zu machen. Vielfach wurden bei diesen offenen Antworten Ausbildungsinhalte genannt, die nichts mit der vorgeschriebenen Weiterbildung für BerufslenkerInnen zu tun haben (etwa Fahrsicherheitstrainings, Staplerschein, Autokran). Es ist also damit zu rechnen, dass der Anteil jener, die eine gültige Weiterbildung absolviert haben, bzw einzelne Module davon, sogar geringer ist, als im oben dargestellten Abschnitt. Dies kann auch als Indiz dafür gesehen werden, dass über die obligatorische Weiterbildung bei den LenkerInnen ein geringer Informationsstand gegeben ist (siehe auch Kapitel 4.6).

4.4 Grundqualifikation und Weiterbildung nach Transportarten

4.4.1 Grundqualifikation

Bezüglich der Ablegung der Grundqualifikationsprüfung in den unterschiedlichen Transportbereichen lassen sich keine genauen Aussagen machen, weil nur 43 LenkerInnen ihren Führerschein nach dem jeweiligen Stichtag in den Jahren 2008 oder 2009 abgelegt und auch Angaben zur überwiegenden Transporttätigkeit gemacht haben.

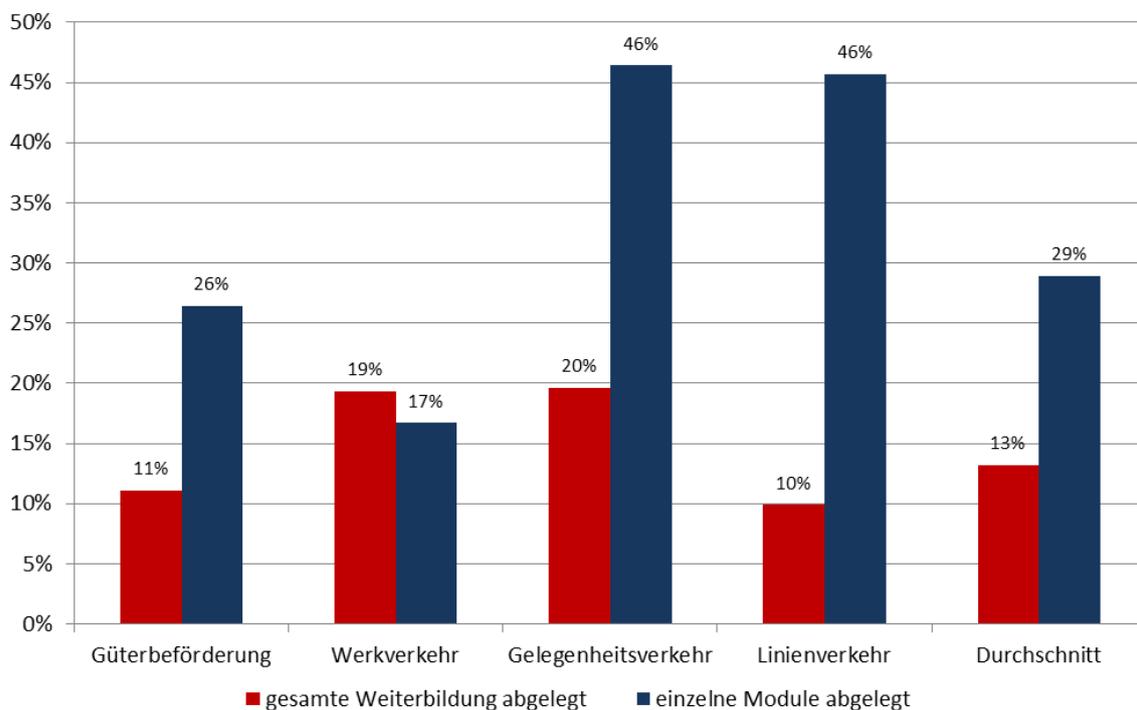
4.4.2 Weiterbildung

Bei der Aufgliederung der Weiterbildung auf einzelne Transportarten fällt auf, dass der Anteil der LenkerInnen mit vollendeter Weiterbildung mit rd 19 Prozent im Werkverkehr signifikant hoch ist (zum Vergleich: im Gütertransport geben nur 11 Prozent an, bereits die

komplette Weiterbildung absolviert zu haben.). Optisch ist auch der Anteil im Gelegenheitsverkehr mit fast 20 Prozent sehr hoch, die Gruppe ist jedoch zu unscharf, um signifikant zu werden.

Die Auswertung hinsichtlich der Absolvierung zumindest einzelner Module der Weiterbildung ergibt das Bild, dass im Werkverkehr auffallend wenige und im Gelegenheits- und im Linienverkehr auffallend viele LenkerInnen zumindest schon einzelne Module absolviert haben; beim Güterverkehr fällt auf, dass er in beiden Auswertungen im unteren Feld liegt.

Abbildung 38 Anteil abgelegter Weiterbildung und Module bei den einzelnen Transportarten



4.5 Wo werden die Weiterbildungen künftig abgelegt, wer sollte sie zahlen

Bei der Frage danach, wo die LenkerInnen die notwendige Weiterbildung zu absolvieren beabsichtigen, fällt auf, dass knapp mehr als die Hälfte der LenkerInnen diese Entscheidung ihrer/ihrer ArbeitgeberIn überlassen. Allerdings spricht sich mit rd 74 Prozent der Befragten die überwiegende Mehrheit der LenkerInnen auch dafür aus, dass die Kosten für die Weiterbildung durch die/den ArbeitgeberIn zu bezahlen sind.

Tabelle 32 Angaben, wo die LenkerInnen künftig ihre Weiterbildung absolvieren möchten

	Häufigkeit	Prozent	Gültige Prozente	Kumulierte Prozente
bei bfi oder WIFI	104	13,0	15,8	15,8
bei ARBÖ od. ÖAMTC	41	5,1	6,2	22,0
wird von meinem Unternehmen organisiert	423	52,8	64,3	86,3
bei Fachausschuss Berufskraftfahrer	48	6,0	7,3	93,6
sonstige Ausbildungsstätte	42	5,2	6,4	100,0
Gesamt	658	82,1	100,0	
Keine Angabe	143	17,9		
Gesamt	801	100,0		

Tabelle 33 Angaben der LenkerInnen, wer die Kosten für die verpflichtende Weiterbildung tragen sollte

	Häufigkeit	Prozent	Gültige Prozente	Kumulierte Prozente
der Arbeitgeber	595	74,3	84,6	84,6
der Arbeitnehmer	60	7,5	8,5	93,2
beide zu gleichen Teilen	48	6,0	6,8	100,0
Gesamt	703	87,8	100,0	
Keine Angabe	98	12,2		
Gesamt	801	100,0		

4.6 Wissen über die neuen Regelungen zur Grundqualifikation und Weiterbildung

Der uns bekannte Umstand, dass trotz vieler Führerscheineulinge im Lkw-Verkehr nur wenige die Grundqualifikationsprüfung ablegen, war für uns Anlass, die LenkerInnen zu ihrem Wissensstand über die obligatorische Prüfung zu befragen. Einerseits wurden sie auf

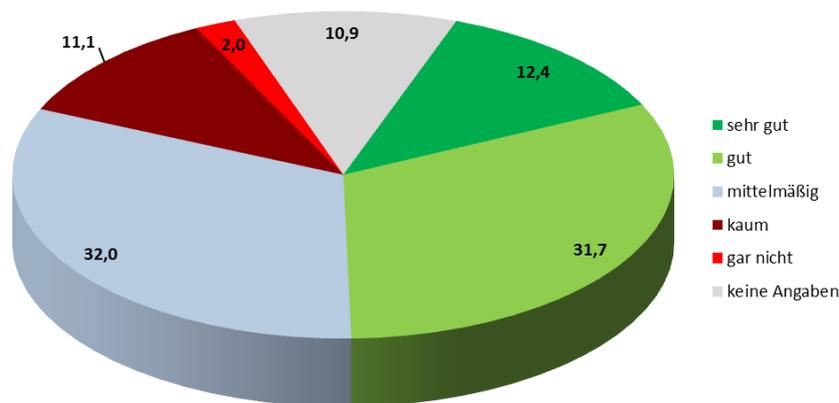
einer 5-stufigen Skala befragt, wie gut sie ihrer Meinung nach Bescheid wissen (von 1 = sehr gut bis 5 = gar nicht) und andererseits wurde ihr Wissen zur Gültigkeitsdauer und zur Dauer der Weiterbildung mittels Multiple-Choice Testfragen erhoben. Damit lassen sich Aussagen über die Selbsteinschätzung sowie den objektiven Wissensstand tätigen – detailliert auch für die Transportgewerbearten und Altersgruppen.

4.6.1 Selbsteinschätzung

Im Durchschnitt geben die LenkerInnen an, mittelmäßig über die neuen Bestimmungen zur Grundqualifikation und Weiterbildung Bescheid zu wissen. Rund 44 Prozent geben an, sehr gut bis gut Bescheid zu wissen, 13 Prozent kaum bis gar nicht – mehr als jede/r 10. macht keine Angaben.

Abbildung 39 Selbsteinschätzung der LenkerInnen, wie gut sie über die neuen Bestimmungen zu Grundqualifikation und Weiterbildung Bescheid wissen

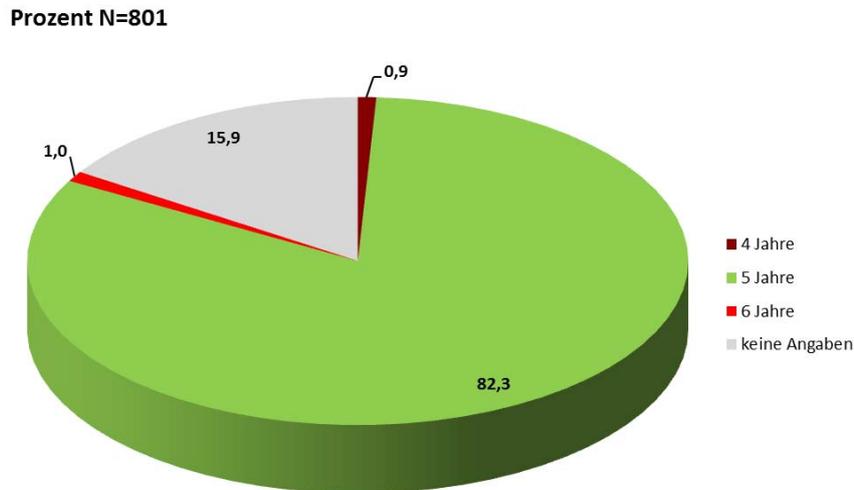
Prozent N = 801



4.6.2 Wissen über die Gültigkeitsdauer des FahrerInnen-Qualifikationsnachweises

Dass der Fahrerqualifizierungsnachweis, den man durch Ablegung der Grundqualifikationsprüfung oder die Absolvierung der gesamten Weiterbildung erwirbt, 5 Jahre gilt, wissen 82 Prozent der LenkerInnen, 18 Prozent – also beinahe ein Fünftel der LenkerInnen – machen keine oder falsche Angaben.

Abbildung 40 Wissen der LenkerInnen über die Gültigkeitsdauer des Fahrerqualifizierungsnachweises²⁶



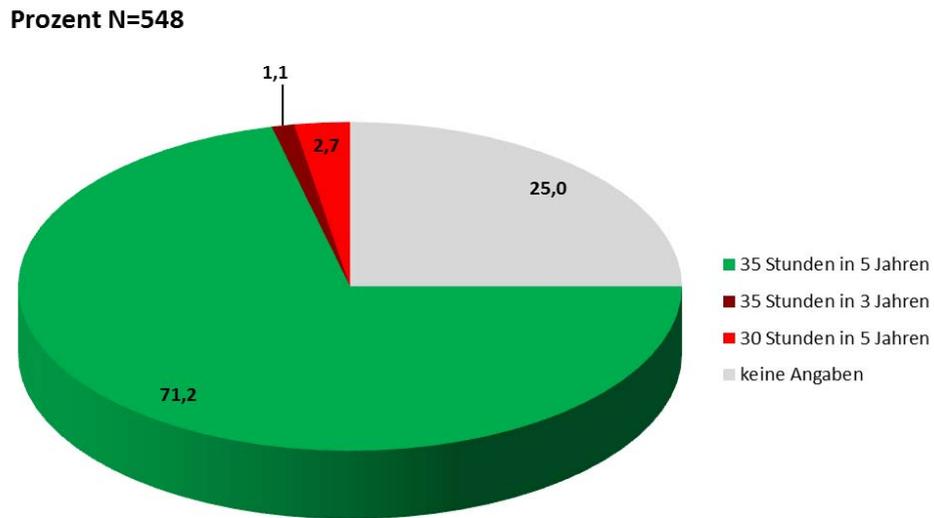
4.6.3 Wissen über die Dauer der Weiterbildung bei einer Führerscheinklasse

Von jenen LenkerInnen, die einen Führerschein (entweder einen der Klasse C oder einen der Klasse D) haben, wissen über 71 Prozent Bescheid über die richtige Stundenanzahl der Weiterbildung. Etwa 30 Prozent der Betroffenen können nicht sagen, wie viele Stunden an Weiterbildung sie absolvieren müssen. Sie sind demnach über die Dauer ihrer Weiterbildung nicht informiert.

Zusammenfassend wissen rund 20 Prozent der LenkerInnen nicht, wie lange ihr Qualifizierungsnachweis gilt (dieser ist die Voraussetzung für ihre legale Berufsausübung) und 30 Prozent wissen nicht, wie viel an Weiterbildung sie absolvieren müssen, um ihren Qualifizierungsnachweis aufrecht zu erhalten.

²⁶ In dieser und den folgenden Abbildungen sind die richtigen Antworten grün eingefärbt

Abbildung 41 Wissen über die Dauer der Weiterbildung für LenkerInnen mit einem Führerschein (C oder D)

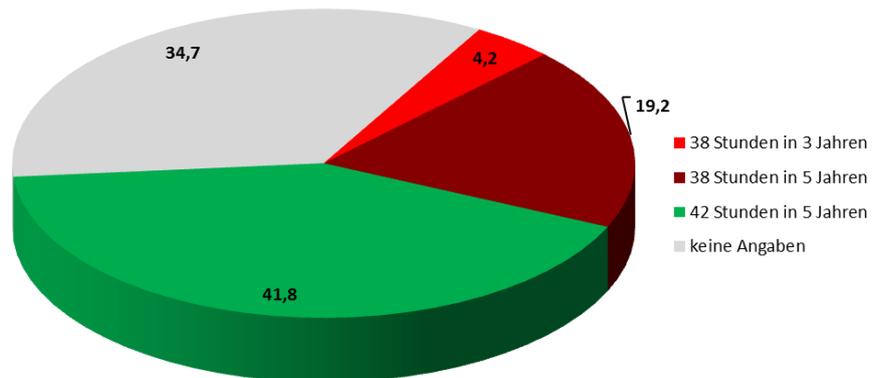


4.6.4 Wissen über die Dauer der Weiterbildung bei beiden Führerscheinklassen

Bei LenkerInnen mit zwei Führerscheinen (C+D) weiß die Mehrheit nicht (rd 58Prozent), wie viele Stunden an Weiterbildung sie absolvieren müssen, um ihre Tätigkeit als LenkerIn im gewerbsmäßigen Güter- und Personenverkehr weiterhin ausüben zu können.

Abbildung 42 Wissen über die Dauer der Weiterbildung für LenkerInnen mit beiden Führerscheinen (C+D)

Prozent N=213



4.6.5 Wissensstand in den einzelnen Transportgewerbearten, nach Altersgruppen und nach Dauer der Unternehmenszugehörigkeit

Hinsichtlich der subjektiven Informiertheit über den Qualifizierungsnachweis wurde für die Transportarten (Güterbeförderung, Werkverkehr, Gelegenheits- und Linienverkehr) kein Unterschied gefunden. Dh etwas weniger als die Hälfte fühlt sich sehr gut bis gut informiert, ein Drittel mittelmäßig und etwa 15 Prozent kaum bis gar nicht.

Tabelle 34 subjektive Informiertheit in den vier Transportgewerbearten

	keine Angabe	sehr gut bis gut	mittel-mäßig	kaum bis gar nicht	Gesamt	N
Güterbeförderung	6,6%	42,3%	34,3%	16,8%	100,0%	411
Werkverkehr	3,4%	52,5%	30,5%	13,6%	100,0%	118
Gelegenheitsverkehr	6,8%	50,8%	35,6%	6,8%	100,0%	59
Linienverkehr	5,6%	47,2%	36,0%	11,2%	100,0%	89
Gesamt	5,9%	45,5%	34,0%	14,6%	100,0%	677

Auch die Gültigkeitsdauer des Fahrerqualifizierungsnachweises ist in allen Transportarten gleich gut/schlecht bekannt; Gleiches gilt auch für die Dauer der Weiterbildung.

Tabelle 35 subjektive Informiertheit in den einzelnen Altersgruppen

	keine Angabe	sehr gut bis gut	mittel- mäßig	kaum bis gar nicht	Gesamt	N
20 bis 29	21,6%	37,3%	35,3%	5,9%	100,0%	51
30 bis 39	4,6%	44,6%	36,6%	14,3%	100,0%	175
40 bis 49	5,3%	48,0%	32,1%	14,6%	100,0%	302
50 bis 59	5,7%	45,9%	33,0%	15,3%	100,0%	209
60 bis 65 Jahre	5,9%	52,9%	35,3%	5,9%	100,0%	17
Gesamt	6,4%	46,0%	33,7%	13,9%	100,0%	754

Bezüglich der subjektiven Informiertheit konnten keine systematischen Altersunterschiede gefunden werden, dh junge LenkerInnen geben an, genauso gut/genauso wenig Bescheid zu wissen wie ältere. Die 20-29-jährigen lassen die Frage einerseits auffallend häufig aus, geben andererseits aber auch tendenziell selten an, kaum Bescheid zu wissen.

Tabelle 36 Verteilung der richtigen Antworten zur Gültigkeitsdauer des Fahrerqualifizierungsnachweises in den einzelnen Altersgruppen

	falsche und fehlende Antworten	5 Jahre	Gesamt	N
20 bis 29	21,6%	78,4%	100,0%	51
30 bis 39	10,3%	89,7%	100,0%	175
40 bis 49	13,6%	86,4%	100,0%	302
50 bis 59	13,4%	86,6%	100,0%	209
60 bis 65 Jahre	29,4%	70,6%	100,0%	17
Gesamt	13,7%	86,3%	100,0%	754

Die Gültigkeitsdauer des Fahrerqualifizierungsnachweises dürfte für LenkerInnen über 60 Jahre nicht mehr von Interesse sein, sie machen tendenziell häufiger falsche Angaben (statistisch nicht signifikant). Ähnliche Ergebnisse zeigen sich bei der Frage nach der Dauer der Weiterbildung. Einschränkend muss hinzugefügt werden, dass diese Gruppe nur noch aus 17 LenkerInnen besteht.

In Bezug auf die eigene Einschätzung, wie gut die LenkerInnen über die neue Grundqualifikation und Weiterbildung Bescheid wissen, konnte kein Unterschied je nach Dauer der Unternehmenszugehörigkeit gefunden werden. Demnach decken sich die Angaben von Personen, die erst kurz im Unternehmen sind, mit jenen, die schon mehrere Jahre oder Jahrzehnte im selben Unternehmen tätig waren.

Tabelle 37 Verteilung der richtigen Antworten zur Gültigkeitsdauer des Fahrerqualifizierungsnachweises je nach Dauer der Unternehmenszugehörigkeit

	falsche und fehlende Antworten	5 Jahre	Gesamt	N
unter 1 Jahr	16,0%	84,0%	100,0%	25
1 bis unter 5 Jahre	12,3%	87,7%	100,0%	227
5 bis unter 10 Jahre	10,6%	89,4%	100,0%	151
10 bis unter 15 Jahre	11,6%	88,4%	100,0%	95
15 bis unter 20 Jahre	15,2%	84,8%	100,0%	105
über 20 Jahre	15,7%	84,3%	100,0%	121
Gesamt	13,0%	87,0%	100,0%	724

Hinsichtlich des Wissens über die Gültigkeitsdauer des Fahrerqualifizierungsnachweises zeigen sich keine Unterschiede in Abhängigkeit von der Dauer der Unternehmenszugehörigkeit, gleiches gilt für die Dauer der Weiterbildung.

Zusammenfassend ist also festzuhalten, dass weder in Bezug auf die subjektive Einschätzung zum Wissen über den Qualifizierungsnachweis noch hinsichtlich des tatsächlichen Wissens über die Gültigkeitsdauer und die Dauer der Weiterbildung nennenswerte Unterschiede für die einzelnen Transportgewerbearten, Altersgruppen und Gruppen der Dauer der Unternehmenszugehörigkeit gefunden wurden. Demnach sind bessere Informationen über die Notwendigkeit der Weiterbildung und Gültigkeit des Qualifizierungsnachweises für all diese untersuchten Gruppen gleichermaßen zu empfehlen, denn immerhin fühlen sich mehr als die Hälfte der LenkerInnen mittelmäßig bis schlecht informiert.

4.7 Wissensstand über die neue Grundqualifikation und Weiterbildung in Abhängigkeit von Zahl und Art der Informationsquellen

Im Rahmen der Befragung wurden die LenkerInnen nicht nur nach ihrer Selbsteinschätzung bzw. ihrem tatsächlichen Wissen zum Fahrerqualifizierungsnachweis befragt, es wurde auch erhoben, welche und wie viele Informationsquellen die Befragten nutzten. Damit können gezielt Mängel einzelner Informationsquellen aufgedeckt werden und in weiterer Folge Empfehlungen abgegeben werden, auf welche Art die LenkerInnen besser infor-

miert werden können. Zudem ist die Frage entscheidend, ob es notwendig ist, bei der Information der BerufslenkerInnen möglichst viele unterschiedliche Info-Kanäle zu bedienen, oder ob die verstärkte Aktivität eines einzelnen (etwa Betriebsräte) genügt.

In folgendem Abschnitt wird genauer untersucht, ob Art und Anzahl der genutzten Informationsquellen einen Einfluss darauf haben, wie gut die LenkerInnen subjektiv und objektiv über Lenk- und Ruhezeiten sowie über die Grundqualifikation und Weiterbildung für BerufslenkerInnen Bescheid wissen.

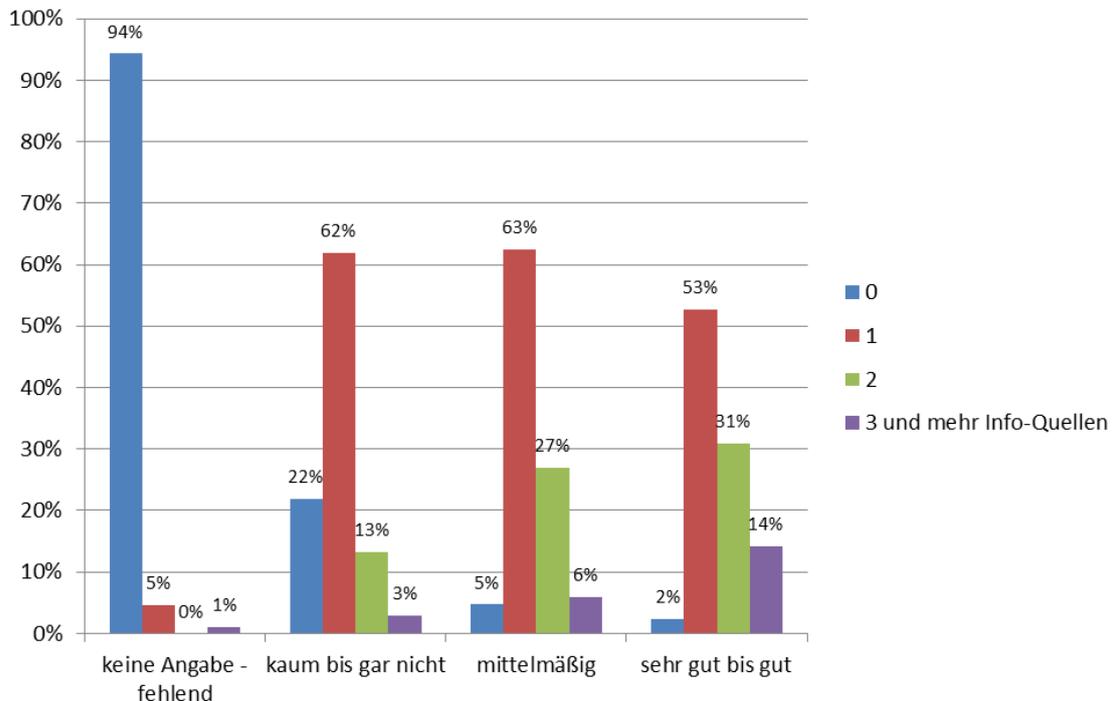
Bei der Antwort auf die Frage, woher die LenkerInnen ihre Informationen zum Fahrerqualifizierungsnachweis bekommen, waren Mehrfachantworten möglich, auszuwählen war zwischen „Arbeitgeber“, „Arbeiterkammer“, „Gewerkschaft“, „Betriebsrat“ und „anderen“. Somit kann in weiterer Folge addiert werden, wie viele unterschiedliche Informationsquellen die LenkerInnen jeweils angegeben haben. Für die weiteren Auswertungen wurden 3, 4 und 5 Nennungen zur Gruppe „drei und mehr“ (N=69) zusammengefasst.

Tabelle 38 Anzahl unterschiedlicher Informationsquellen zu Grundqualifikation und Weiterbildung

	Häufigkeit	Prozent	Gültige Prozente	Kumulierte Prozente
0	125	15,6	15,6	15,6
1	415	51,8	51,8	67,4
2	192	24,0	24,0	91,4
3	59	7,4	7,4	98,8
4	8	1,0	1,0	99,8
5	2	,2	,2	100,0
Gesamt	801	100,0	100,0	

4.7.1 Anzahl der Informationsquellen und subjektiver Wissensstand

Abbildung 43 Selbsteinschätzung zum Wissensstand über Grundqualifikation und Weiterbildung und Anzahl an Informationsquellen



Im Fragebogen waren die LenkerInnen zuerst danach gefragt worden, wie gut sie ihrer Meinung nach über die neue Grundqualifikation und Weiterbildung Bescheid wissen und erst danach, von wem sie ihre Informationen beziehen. Daraus ergibt sich folgende Interpretation der Ergebnisse:

Zusammengefasst zeigt sich, dass mit der Anzahl an unterschiedlichen Informationsquellen der objektive und subjektiv wahrgenommene Wissensstand steigt. Je mehr Informationsquellen von den LenkerInnen genannt werden, umso besser wissen sie über den Fahrerqualifizierungsnachweis – dessen Gültigkeitsdauer und die Dauer der Weiterbildung – Bescheid.

Geben beispielsweise in der Gruppe der Personen, die meinen, kaum bis gar nicht Bescheid zu wissen, 22 Prozent keine einzige und nur 13 Prozent die Antwort, sich auf zwei unterschiedliche Informationsquellen zu stützen, so sind es in der Gruppe der Befragten, die angeben sehr gut bis gut informiert zu sein, rund 31 Prozent, die sich auf zwei Quellen stützen und nur fünf Prozent die keine einzige Informationsquelle nennen. Damit nennen in der informierten Gruppe mehr als doppelt so viele zwei sowie drei und mehr Informationsquellen als in der schlecht informierten Gruppe (siehe Abbildung 43). Die Ergebnisse belegen, dass jene die sich sehr gut informiert fühlen, auffallend häufig 2, 3 und mehr Quellen nennen, von denen sie ihre Informationen beziehen (45 Prozent). Jene die mittelmäßig

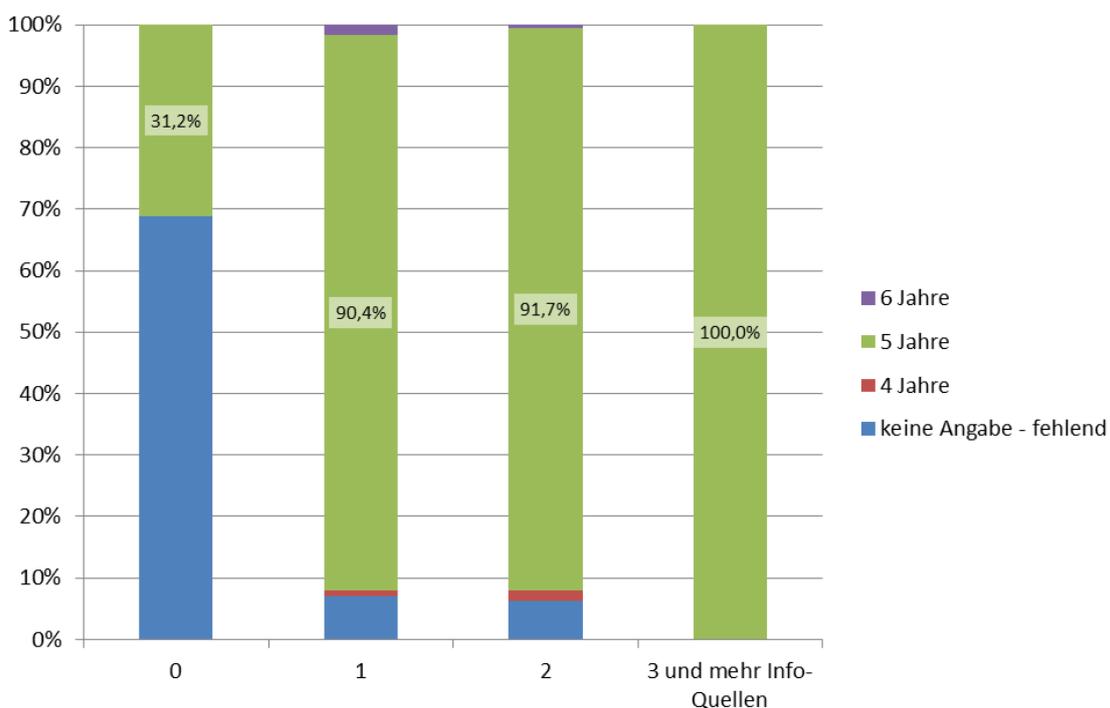
Bescheid wissen, konzentrieren sich sehr häufig auf nur eine Informationsquelle (rund 63 Prozent). LenkerInnen, die sich kaum bis gar nicht informiert fühlen, können auffallend selten auf 2, 3 oder mehr Informationskanäle verweisen (rund 16 Prozent). Anders ausgedrückt, fühlen sich LenkerInnen, die 3 und mehr Informationsquellen nennen, zu 73 Prozent sehr gut bis gut informiert, nur 4 Prozent kaum bis gar nicht.

Auffallend ist auch, dass jene Personen, die keine Angaben gemacht haben, wie gut sie sich informiert fühlen, auch keine Angaben gemacht haben, woher sie ihre Information beziehen. Möglicherweise gibt es eine Gruppe von etwa 15 bis 30 Prozent, die mit diesem Thema überhaupt nichts anfangen kann – immerhin wurden Fragen, die zum Ende des Fragebogens gestellt wurden, beantwortet. Es ist also nicht der Fall, dass von dieser Gruppe der zweite Teil des Fragebogens einfach ausgelassen wurde.

4.7.2 Anzahl der Informationsquellen und objektiver Wissensstand

Mit der Anzahl der Infokanäle steigt der Anteil jener, die die Frage richtig beantworteten, zT sind die Unterschiede auch statistisch signifikant. Detaillierte Datentabellen finden sich im Anhang (Kapitel 4).

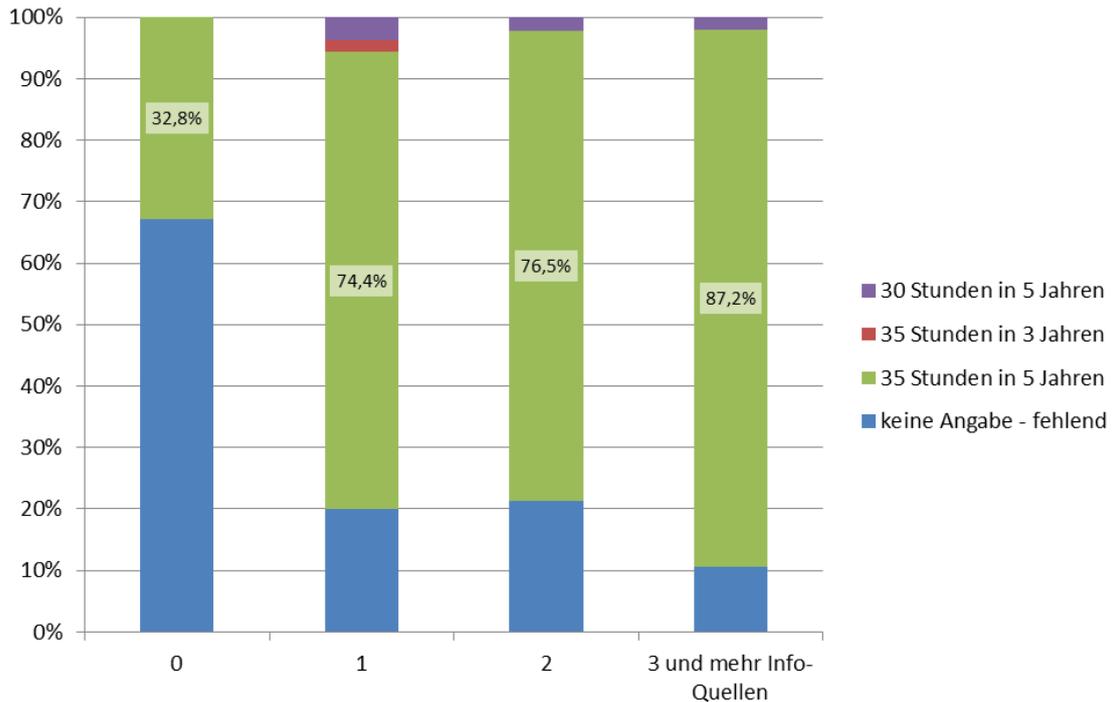
Abbildung 44 richtige Antworten zur Gültigkeitsdauer des Fahrerqualifizierungsnachweises und Zahl der Informationsquellen²⁷



²⁷ richtige Antworten sind in dieser und den folgenden beiden Grafiken grün eingefärbt

In Kapitel 4.6.2 hat sich gezeigt, dass 18 Prozent keine oder falsche Angaben zur Geltungsdauer des Qualifizierungsnachweises machen, Abbildungen 44 und 45 verdeutlichen, dass falsche Angaben überwiegend von jenen gemacht werden, die keine Informationsquellen nennen (können).

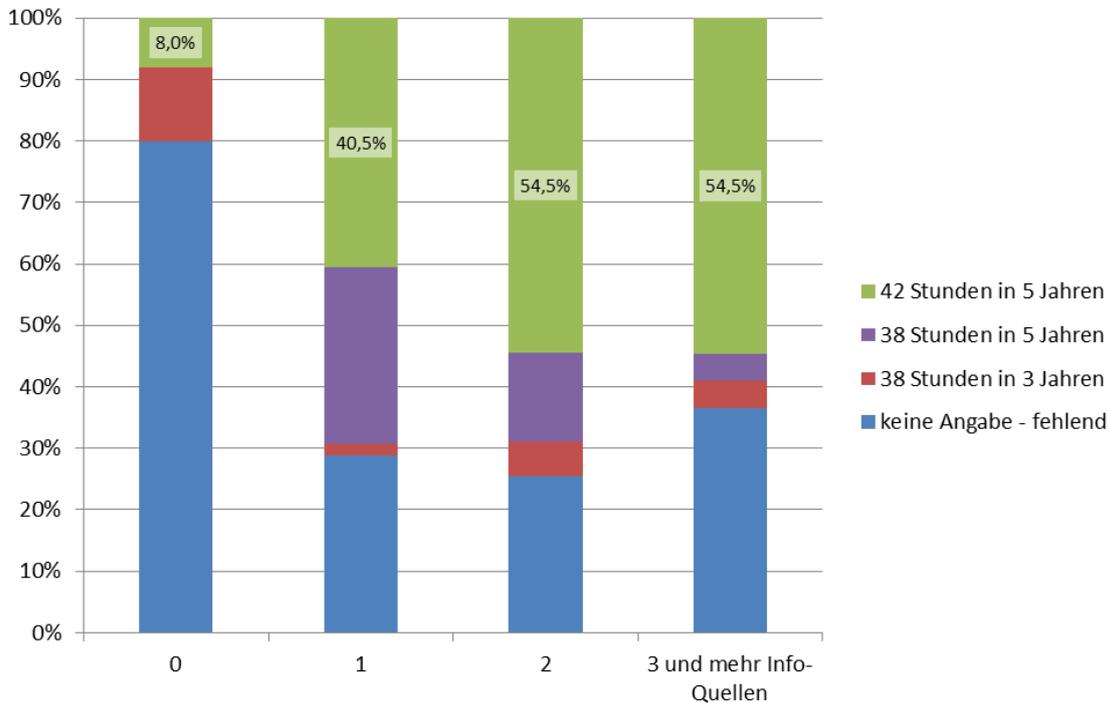
Abbildung 45 richtige Antworten zur Dauer der Weiterbildung bei einer Führerscheinklasse und Zahl der Informationsquellen



Hinsichtlich des Wissens über die Dauer der Weiterbildung zeigt sich bei LenkerInnen mit einem Führerschein (C oder D), dass der Anteil jener, die die richtige Antwort wissen, mit der Zahl der Infokanäle steigt.

Bei LenkerInnen, die beide Führerscheine besitzen (C+D) zeigt sich, dass jene, die sich nur auf einen Infokanal stützen, im Schnitt zu 60 Prozent falsch liegen, Befragte die zumindest zwei Info-Quellen nennen, geben zwar öfter die richtige Antwort, liegen aber immer noch zu 45 Prozent falsch. Dies kann ihre Ursache generell in der zu geringen Info für diese Gruppe liegen oder auch in widersprüchlichen Aussagen der für die Interpretation der Gesetze zuständigen AkteurInnen.

Abbildung 46 richtige Antworten zur Dauer der Weiterbildung bei zwei Führerscheinklassen und Zahl der Informationsquellen



4.7.3 Art der Informationsquelle und subjektiver Wissensstand

Wie Tabelle 38 verdeutlicht, hat rund die Hälfte der Befragten lediglich eine einzige Informationsquelle genannt. Wie oben gezeigt spielt die Anzahl der informierenden Quellen eine bedeutsame Rolle; in diesem Abschnitt wird der Frage nachgegangen, inwiefern die Informationsquelle selbst eine Rolle spielt, wie gut sich die LenkerInnen informiert fühlen (im darauffolgenden Abschnitt wird auch untersucht, ob es Zusammenhänge zum tatsächlichen Informationsstand gibt).

Untersucht man die drei Gruppen („sehr gut bis gut informiert“, „mittelmäßig informiert“ und „kaum bis gar nicht informiert“) so zeigt sich, dass in allen drei Gruppen Arbeitgeber und Betriebsrat als häufigste Informationsquellen genannt werden, danach kommen Gewerkschaft und Arbeiterkammer und zT auch noch andere Informationsquellen (genannt werden Freunde, Zeitschriften). Der Chi-Quadrat Test ergibt keine Unterschiede der subjektiven Informiertheit in Abhängigkeit zur genannten Informationsquelle. Insgesamt zeigen sich alle, die zumindest eine Informationsquelle nennen, zu 49 Prozent als sehr gut bis gut informiert (erwähnt sei nochmals, dass das Niveau bei 2 sowie bei 3 und mehr Infoquellen mit 57 bzw 73 Prozent wesentlich höher lag).

Tabelle 39 Gruppen der subjektiven Informiertheit und Art der Informationsquelle

	Sehr gut bis gut informiert		Mittelmäßig informiert		Kaum bis gar nicht informiert	
	Häufigkeit	Prozent	Häufigkeit	Prozent	Häufigkeit	Prozent
Arbeitgeber	64	34,4	47	29,4	21	32,3
Arbeiterkammer	18	9,7	20	12,5	7	10,8
Gewerkschaft	22	11,8	18	11,3	3	4,6
Betriebsrat	37	19,9	47	29,4	13	20,0
andere	45	24,2	28	17,5	21	32,3
N =	186	100,0	160	100,0	65	100,0

4.7.4 Art der Informationsquelle und objektiver Wissensstand

Die Vorgehensweise der Auswertungen erfolgte analog zum obigen Kapitel zum subjektiven Wissensstand. Insgesamt zeigten sich in den Antworten zu den Fragen zum Gültigkeitszeitraum des Fahrerqualifizierungsnachweises und der Dauer Weiterbildung keine signifikanten Unterschiede in Bezug auf die einzelnen Informationsquellen. Das bedeutet, die Art der Informationsquelle hatte keinen systematischen Einfluss darauf, wie richtig oder falsch jemand antwortete.

4.7.5 Fazit – Empfehlungen

In den Auswertungen zur Zahl der Informationsquellen zeigte sich, je mehr unterschiedliche Informationsquellen, umso besser fühlten sich die LenkerInnen informiert und umso besser wussten sie auch tatsächlich Bescheid. Hinsichtlich der Art der Informationsquelle, also ob die LenkerInnen durch ArbeitgeberInnen, Interessensvertretungen oder BetriebsrätInnen vor Ort informiert worden waren, konnten keine Unterschiede gefunden werden.

Die Schlussfolgerung daraus ist, dass es nicht ausreicht, wenn ein einzelner Infokanal (zB die Gewerkschaft oder der BetriebsrätInnen im Unternehmen) seine Infotätigkeit erhöht. Notwendig ist, dass alle beteiligten AkteurInnen – auch die ArbeitgeberIn – einerseits ihr Infoangebot verbessern und andererseits insofern aufeinander abstimmen, als es Widersprüche zu vermeiden gilt, um Unsicherheiten – etwa über Ausbildungsdauer – aus dem Weg zu räumen. Das bedeutet, dass die Informationen konsistent sein müssen, denn widersprüchliche Aussagen führen zu noch mehr Unsicherheit, welche Regelungen nun tatsächlich gelten.

Vor dem Hintergrund der sich teilweise zuwiderlaufenden Interessenslagen ist auch verständlich, dass eine Information aus einer einzigen Quelle nicht so glaubwürdig ist, wie wenn sie von mehreren Seiten an die LenkerInnen herangetragen wird. Würde beispielsweise die Information, dass die Lenkzeit unter bestimmten Voraussetzungen überschritten werden darf (eine Regelung, die den ArbeitgeberInnen entgegen kommt) ausschließlich von ArbeitgeberInnenseite kommuniziert, würde die Skepsis darüber sicher nicht zu einem besseren Wissensstand der LenkerInnen führen. Erst wenn mehrere beteiligte AkteurInnen diese Information liefern, ist sie glaubwürdig.

5. Rahmenbedingungen – Verbesserung der Situation von BerufslenkerInnen

Kurzüberblick:

In diesem Abschnitt werden sieben interessenpolitische Forderungen zur Verbesserung der Situation und deren Bedeutsamkeit aus Sicht der ArbeitnehmerInnen vorgestellt. Diese sind:

- mehr Stellplätze auf Autobahnen,
- bessere Sicherheitsvorkehrungen auf Autobahnrastanlagen,
- bessere Vorinformationen über die Auslastung von Rastanlagen
- bessere Information über die neue vorgeschriebene Fahrerweiterbildung
- bessere Kontrolle der Lenk- und Ruhezeiten
- Übernahme der Weiterbildungskosten durch den Arbeitgeber
- strengere Strafen für Unternehmen bei „Sozialbetrug“ (zB Nichtanmeldung bei der Sozialversicherung)

Zudem konnten die Befragten in freier und unstrukturierter Form Kommentare zur Verbesserung ihrer allgemeinen Situation äußern.

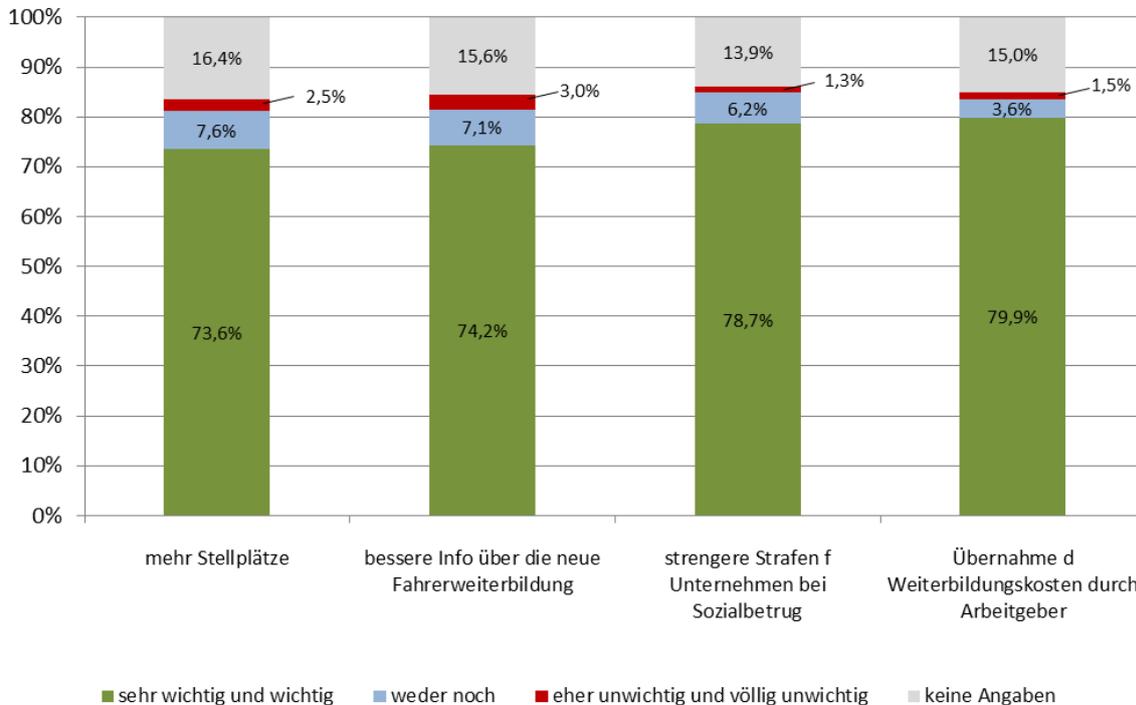
5.1 Maßnahmen zur Verbesserung der Situation

Am Ende des Fragebogens wurden den LenkerInnen sieben unterschiedliche Maßnahmen zur Verbesserung ihrer Situation vorgelegt und sie gebeten, diese nach wichtig bzw unwichtig einzustufen.

Zur Verbesserung ihrer Situation halten es rund 80 Prozent der LenkerInnen für sehr wichtig bis wichtig, dass der Arbeitgeber die Kosten für die verpflichtende Weiterbildung übernimmt.

Rund 79 Prozent der BerufslenkerInnen sind der Meinung, dass strengere Strafen bei Sozialbetrug (zB Nicht-Anmeldung bei der Sozialversicherung, Verstöße gegen Lenk- und Ruhezeiten) sehr wichtig bzw wichtig sind, um ihre Situation künftig zu verbessern. Strenge Strafen sind speziell für ältere LenkerInnen besonders wichtig – insbesondere die 50-59-jährigen wünschen sich eine härtere Bestrafung, für die jüngeren sind sie nicht so wichtig.

Abbildung 47 die wichtigsten Maßnahmen zur Verbesserung der Situation für LenkerInnen



An dritter Stelle der Verbesserungsmaßnahmen steht die bessere Information über die neue vorgeschriebene Fahrerweiterbildung, über 74 Prozent halten diese für sehr wichtig bis wichtig. Dabei ist bessere Information über die Weiterbildung für die Gruppe mit hohem Einkommen nicht so wichtig, wie für jene mit geringem Verdienst. Wie die Analysen in Kapitel 4.6 gezeigt haben, wissen 20 Prozent nicht wie lange ihr Qualifizierungsnachweis gilt und rund 30 Prozent können keine Angaben machen, wie lange ihre Weiterbildung dauert. Zudem wurde in genanntem Abschnitt festgestellt, dass es nicht so wichtig ist, wer informiert (Arbeitgeber, Gewerkschaft, Arbeiterkammer, Betriebsräte oder Zeitschriften und Internet), sondern dass es darauf ankommt, dass die LenkerInnen über möglichst viele verschiedene Quellen mit Information versorgt werden.

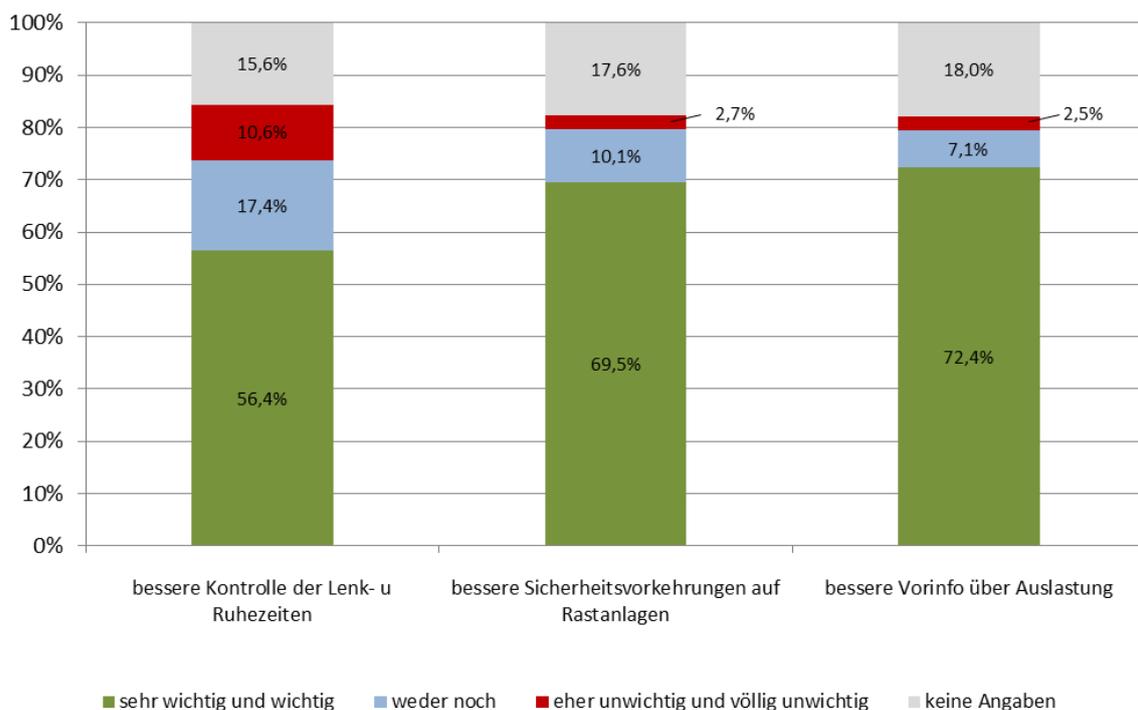
Mit letzterem Verbesserungsvorschlag ziemlich gleichauf steht eine Infrastrukturmaßnahme, nämlich das Angebot von mehr Stellplätzen, um die Situation für die LenkerInnen zu verbessern. Nur 2,5 Prozent halten diese Maßnahme für unwichtig bis völlig unwichtig. Besonders vehement befürwortet wird diese Forderung mit über 82 Prozent von LenkerInnen in der Güterbeförderung, aber auch im Gelegenheitsverkehr meinen mehr als drei Viertel, dass hier Verbesserungen sehr wichtig bis wichtig sind. Die Verbesserung der Stellplatzsituation ist für LenkerInnen in Kleinunternehmen wichtiger als von größeren Betrieben. Der Prozentsatz nimmt mit zunehmender Größe des Unternehmens ab, liegt aber in Großunternehmen noch über 74 Prozent der Beurteilungen als sehr wichtig und wichtig. Aufgrund

der Fahrtrouten befürworteten LenkerInnen bei grenzüberschreitenden Fahrten mit Nächtigung außer Haus am stärksten (90 Prozent) diese Forderung. Sie wird aber auch von Fahrern mit Fahrtrouten in Österreich und Nächtigung zu Hause – die dies vermutlich nicht so stark betrifft – mit über 70 Prozent befürwortet. Für die Gruppe „grenzüberschreitende Fahrten und Nächtigung außer Haus“ sind darüber hinaus Verbesserungen der Sicherheitsvorkehrungen besonders wichtig. Ebenso interessant: Für die Besserverdienenden sind mehr Stellplätze wichtiger, als für jene mit geringem Einkommen.

Über 72 Prozent halten es für sehr wichtig bis wichtig, dass sie künftig eine bessere Vorinformation über die Auslastung von Autobahnrastanlagen bekommen. Bessere Sicherheitsvorkehrungen auf Rastanlagen werden von fast 70 Prozent der Befragten für sehr wichtig bis wichtig eingeschätzt. Hinter diesem Ergebnis steht sicher die Angst vor kriminellen Übergriffen wie sie in Kapitel 3.6 näher beschrieben wurde (vgl insbesondere Abbildung 34 und Abbildung 35).

An letzter Stelle steht die bessere Kontrolle von Lenk- und Ruhezeiten. Obwohl in der Praxis bisweilen die Meinung vertreten wird, dass FahrerInnen die Kontrollen zu Lenk- und Ruhezeiten als Schikane empfinden, halten immerhin 56 Prozent der Befragten mehr Kontrollen für sehr wichtig bis wichtig, um ihre Situation zu verbessern, nur 10 Prozent halten diese Maßnahme für unwichtig bzw völlig unwichtig. Auffallend ist, dass sich hierzu 20 Prozent der LenkerInnen der kleinsten Unternehmen nicht äußern, bei großen Betrieben sind es nur maximal 10 Prozent der Befragten, die diese Frage auslassen.

Abbildung 48 weitere Maßnahmen zur Verbesserung der Situation für LenkerInnen



Zusätzlich zu den vorgegebenen Verbesserungsmaßnahmen hatten die LenkerInnen auch die Möglichkeit, eigene Verbesserungsvorschläge zu nennen. Bei diesen offenen Antworten dominieren ganz klar die Forderung nach besserer Bezahlung (KV²⁸-Erhöhung, höheres Grundgehalt, bessere Diäten, eigener KV für Tankwägen), mit Abstand folgten Kontrollen durch Behörden (Kfz, Lohnschema, Kabotage, Ost-Lkw), qualitativ bessere Arbeitsbedingungen (weniger Zeitdruck, weniger Ladetätigkeit, mehr Weiterbildung) und Sonstiges (besseres Sozialprestige für Beruf „FahrerInnen“, besserer Austausch unter Kollegen über Alltag oder bessere Sanitäreinrichtungen).

Insgesamt zeigen diese Ergebnisse, dass die Aktivitäten und Forderungen der AK, den Verbesserungswünschen der LenkerInnen entsprechen und dass die AK auch Rückhalt bei schwer durchsetzbaren Anliegen, wie der Forderung nach strengeren Strafen für Unternehmen bei Sozialbetrug, hat.

5.2 Offene Antworten

Aus den offenen Antwortmöglichkeiten darüber, wo BerufsfahrerInnen der Schuh drückt, lassen sich viele interessante Anregungen herausfiltern:

Im Bereich der Grundqualifikation und Weiterbildung äußern einige Zweifel an der Sinnhaftigkeit der Ausbildung. Dieses Problem lässt sich auch unmittelbar in den Weiterbildungskursen feststellen: Weil die Weiterbildung durch reines „Absitzen“ der vorgeschriebenen Zeit absolviert werden kann, geht einem Großteil der LenkerInnen die Motivation für diese Weiterbildung verloren. Die LenkerInnen nehmen auch wahr, dass sie trotz Absolvierens des Fahrerqualifizierungsnachweises weiterhin nicht als FacharbeiterInnen, sondern als HilfsarbeiterInnen eingestuft sind. Als interessanter Hinweis auf eine Verbesserungsmöglichkeit der Weiterbildung kann die Feststellung gewertet werden, dass „Erste-Hilfe“ derzeit nur ungenügend behandelt wird.

Zum Thema Bezahlung wird eine „ordentliche Entlohnung“ gefordert; dh mehr Geld für weniger Arbeitsstunden. Dies steht auch in engem Zusammenhang mit der sozialen Anerkennung: Es wird die Meinung geäußert, dass die Verantwortung des Fahrers nicht im Gleichklang mit der Bezahlung steht.

Zur Frage der Kontrollen auf der Straße fühlen sich einige FahrerInnen unfair gegenüber Ost-Lkw in Österreich behandelt; es wird angegeben, dass Ost-Lkw zB bei Überholverböten und Geschwindigkeitsüberschreitungen nicht belangt werden.

Beim Thema Rastanlagen auf Autobahnen kommen viele auf knappe und mangelhafte Parkplätze sowie überhöhte Preise für Speisen und Getränke zurück.

²⁸ Kollektivvertrag

Zum Thema Verkehrssicherheit finden sich Probleme für BerufslenkerInnen, die sehr plausibel klingen, aber offensichtlich in der Verkehrssicherheitsarbeit zu wenig Berücksichtigung finden. Als Sicherheitslücken werden genannt: mangelhafte Schneeräumung, nicht ausreichender Blendschutz gegen Pkw-Fernlicht auf Autobahnen oder fehlende Überprüfungen von Wechselaufbauten.

Unter Sonstiges sind Wünsche nach verbesserten Informationen bei Krankheitsfall im Ausland und bei Lkw-Diebstahl aufgefallen.

Tabellenanhang

Kapitel 3

Zufriedenheit mit einzelnen Qualitätsaspekten

Zufriedenheit mit Rastanlagen insgesamt

		Häufigkeit	Prozent	Gültige Prozente	Kumulierte Prozente
Gültig	sehr zufrieden	27	4,6	5,0	5,0
	zufrieden	309	52,6	57,8	62,8
	weder noch	105	17,9	19,6	82,4
	unzufrieden	75	12,8	14,0	96,4
	sehr unzufrieden	19	3,2	3,6	100,0
	Gesamt	535	91,0	100,0	
	Keine Angaben	53	9,0		
Gesamt		588	100,0		

Zufriedenheit - Beleuchtung

		Häufigkeit	Prozent	Gültige Prozente	Kumulierte Prozente
Gültig	sehr zufrieden	54	9,2	10,1	10,1
	zufrieden	373	63,4	70,0	80,1
	weder noch	65	11,1	12,2	92,3
	unzufrieden	35	6,0	6,6	98,9
	sehr unzufrieden	6	1,0	1,1	100,0
	Gesamt	533	90,6	100,0	
	Keine Angaben	55	9,4		
Gesamt		588	100,0		

Zufriedenheit - Bequemes Ein- und Ausparken

		Häufigkeit	Prozent	Gültige Prozente	Kumulierte Prozente
Gültig	sehr zufrieden	35	6,0	6,5	6,5
	zufrieden	275	46,8	51,2	57,7
	weder noch	118	20,1	22,0	79,7
	unzufrieden	91	15,5	16,9	96,6
	sehr unzufrieden	18	3,1	3,4	100,0
	Gesamt	537	91,3	100,0	
	Keine Angaben	51	8,7		
Gesamt		588	100,0		

Zufriedenheit - Möglichkeiten zur Verpflegung

		Häufigkeit	Prozent	Gültige Prozente	Kumulierte Prozente
Gültig	sehr zufrieden	49	8,3	9,5	9,5
	zufrieden	253	43,0	48,9	58,4
	weder noch	112	19,0	21,7	80,1
	unzufrieden	80	13,6	15,5	95,6
	sehr unzufrieden	23	3,9	4,4	100,0
	Gesamt	517	87,9	100,0	
	Keine Angaben	71	12,1		
Gesamt		588	100,0		

Zufriedenheit - Preisniveau von Speisen und Getränken

		Häufigkeit	Prozent	Gültige Prozente	Kumulierte Prozente
Gültig	sehr zufrieden	15	2,6	2,8	2,8
	zufrieden	73	12,4	13,8	16,6
	weder noch	84	14,3	15,8	32,5
	unzufrieden	218	37,1	41,1	73,6
	sehr unzufrieden	140	23,8	26,4	100,0
	Gesamt	530	90,1	100,0	
	Keine Angaben	58	9,9		
Gesamt		588	100,0		

Zufriedenheit - Schutz vor Lärm und Blendung

		Häufigkeit	Prozent	Gültige Prozente	Kumulierte Prozente
Gültig	sehr zufrieden	22	3,7	4,2	4,2
	zufrieden	183	31,1	34,7	38,8
	weder noch	138	23,5	26,1	65,0
	unzufrieden	134	22,8	25,4	90,3
	sehr unzufrieden	51	8,7	9,7	100,0
	Gesamt	528	89,8	100,0	
	Keine Angaben	60	10,2		
Gesamt		588	100,0		

Zufriedenheit - Zustand der sanitären Anlagen

		Häufigkeit	Prozent	Gültige Prozente	Kumulierte Prozente
Gültig	sehr zufrieden	36	6,1	6,7	6,7
	zufrieden	226	38,4	42,2	49,0
	weder noch	105	17,9	19,6	68,6
	unzufrieden	114	19,4	21,3	89,9
	sehr unzufrieden	54	9,2	10,1	100,0
	Gesamt	535	91,0	100,0	
	Keine Angaben	53	9,0		
Gesamt		588	100,0		

Zufriedenheit - Beschilderung

		Häufigkeit	Prozent	Gültige Prozente	Kumulierte Prozente
Gültig	sehr zufrieden	55	9,4	10,5	10,5
	zufrieden	343	58,3	65,2	75,7
	weder noch	100	17,0	19,0	94,7
	unzufrieden	23	3,9	4,4	99,0
	sehr unzufrieden	5	,9	1,0	100,0
	Gesamt	526	89,5	100,0	
	Keine Angaben	62	10,5		
Gesamt		588	100,0		

Zufriedenheit - generelle Anordnung der Rastanlage (Zu- Abfahrt)

		Häufigkeit	Prozent	Gültige Prozente	Kumulierte Prozente
Gültig	sehr zufrieden	38	6,5	7,2	7,2
	zufrieden	338	57,5	63,8	70,9
	weder noch	92	15,6	17,4	88,3
	unzufrieden	50	8,5	9,4	97,7
	sehr unzufrieden	12	2,0	2,3	100,0
	Gesamt	530	90,1	100,0	
	Keine Angaben	58	9,9		
Gesamt		588	100,0		

Bewertung von Informationsangeboten und Hilfen für die Parkplatzsuche

	N- gültig	N- fehlend	Mittelwert ²⁹	Median ³⁰	Standard- abweichung
Bewertung von Vorinfo über Auslastung von Rastanlagen	551	46	1,99	2	,865
Bewertung von Reservationssystemen, die gegen Bezahlung einen Parkplatz garantieren	543	45	3,06	3	1,061
Bewertung von Maßnahmen, die den Zugang anderer Kfz kontrollieren (zB Schranken)	540	48	2,6	3	,993

Kapitel 4

Anzahl der Informationsquellen und objektiver Wissensstand

Gültigkeit des Fahrerqualifizierungsnachweises	Anzahl der Informationsquellen				Gesamt
	0	1	2	3 und mehr	
keine Angabe - fehlend	68,8%	7,0%	6,3%	,0%	N=127 15,9%
4 Jahre	,0%	1,0%	1,6%	,0%	N=7 0,9%
5 Jahre	31,2%	90,4%	91,7%	100,0%	N=659 82,3%
6 Jahre	,0%	1,7%	,5%	,0%	N=8 1,0%
Gesamt	N=125 100%	N=415 100%	N=192 100%	N=69 100%	N=801 100%

²⁹ Interpretation: 1=sehr sinnvoll, 2=sinnvoll, 3=weder noch, 4=nutzlos, 5=völlig nutzlos;

³⁰ Interpretation der Medianwerte erfolgt analog;

Anzahl der Informationsquellen					
C/D LenkerInnen (ein FS) -					
Dauer der Weiterbildung	0	1	2	3 und mehr	Gesamt
keine Angabe - fehlend	67,2%	19,9%	21,3%	10,6%	N=137 25,0%
35 Stunden in 5 Jahren	32,8%	74,4%	76,5%	87,2%	N=390 71,2%
35 Stunden in 3 Jahren	,0%	2,0%	,0%	,0%	N=6 1,1%
30 Stunden in 5 Jahren	,0%	3,7%	2,2%	2,1%	N=15 2,7%
Gesamt	N=64 100%	N=301 100%	N=136 100%	N=47 100%	N=548 100%

Anzahl der Informationsquellen					
C+D LenkerInnen (beide FS) -					
Dauer der Weiterbildung	0	1	2	3 und mehr	Gesamt
keine Angabe - fehlend	80,0%	28,8%	25,5%	36,4%	N=74 34,7%
38 Stunden in 3 Jahren	12,0%	1,8%	5,5%	4,5%	N=9 4,2%
38 Stunden in 5 Jahren	,0%	28,8%	14,5%	4,5%	N=41 19,2%
42 Stunden in 5 Jahren	8,0%	40,5%	54,5%	54,5%	N=89 41,8%
Gesamt	N=25 100%	N=111 100%	N=55 100%	N=22 100%	N=213 100%

Kapitel 5

Maßnahmen zur Verbesserung der Situation

Verbesserung der Situation: mehr Stellplätze

		Häufigkeit	Prozent	Gültige Prozente	Kumulierte Prozente
Gültig	sehr wichtig	325	40,6	48,5	48,5
	wichtig	264	33,0	39,4	87,9
	weder noch	61	7,6	9,1	97,0
	eher unwichtig	12	1,5	1,8	98,8
	völlig unwichtig	8	1,0	1,2	100,0
	Gesamt	670	83,6	100,0	
	Keine Angabe	131	16,4		
Gesamt		801	100,0		

Verbesserung der Situation: bessere Sicherheitsvorkehrungen

		Häufigkeit	Prozent	Gültige Prozente	Kumulierte Prozente
Gültig	sehr wichtig	214	26,7	32,4	32,4
	wichtig	343	42,8	52,0	84,4
	weder noch	81	10,1	12,3	96,7
	eher unwichtig	17	2,1	2,6	99,2
	völlig unwichtig	5	,6	,8	100,0
	Gesamt	660	82,4	100,0	
	Keine Angabe	141	17,6		
Gesamt		801	100,0		

Verbesserung der Situation: bessere Vorinformation über Auslastung

		Häufigkeit	Prozent	Gültige Prozente	Kumulierte Prozente
Gültig	sehr wichtig	239	29,8	36,4	36,4
	wichtig	341	42,6	51,9	88,3
	weder noch	57	7,1	8,7	97,0
	eher unwichtig	15	1,9	2,3	99,2
	völlig unwichtig	5	,6	,8	100,0
	Gesamt	657	82,0	100,0	
	Keine Angabe	144	18,0		
Gesamt		801	100,0		

Verbesserung der Situation: bessere Info über die neue vorgeschriebene Fahrerweiterbildung

		Häufigkeit	Prozent	Gültige Prozente	Kumulierte Prozente
Gültig	sehr wichtig	271	33,8	40,1	40,1
	wichtig	324	40,4	47,9	88,0
	weder noch	57	7,1	8,4	96,4
	eher unwichtig	16	2,0	2,4	98,8
	völlig unwichtig	8	1,0	1,2	100,0
	Gesamt	676	84,4	100,0	
	Keine Angabe	125	15,6		
Gesamt		801	100,0		

Verbesserung der Situation: bessere Kontrolle der Lenk- und Ruhezeiten

		Häufigkeit	Prozent	Gültige Prozente	Kumulierte Prozente
Gültig	sehr wichtig	195	24,3	28,8	28,8
	wichtig	257	32,1	38,0	66,9
	weder noch	139	17,4	20,6	87,4
	eher unwichtig	62	7,7	9,2	96,6
	völlig unwichtig	23	2,9	3,4	100,0
	Gesamt	676	84,4	100,0	
	Keine Angabe	125	15,6		
Gesamt		801	100,0		

Verbesserung der Situation: Übernahme der Weiterbildungskosten durch den Arbeitgeber

		Häufigkeit	Prozent	Gültige Prozente	Kumulierte Prozente
Gültig	sehr wichtig	483	60,3	70,9	70,9
	wichtig	157	19,6	23,1	94,0
	weder noch	29	3,6	4,3	98,2
	eher unwichtig	8	1,0	1,2	99,4
	völlig unwichtig	4	,5	,6	100,0
	Gesamt	681	85,0	100,0	
	Keine Angabe	120	15,0		
Gesamt		801	100,0		

Verbesserung der Situation: strengere Strafen für Unternehmen bei Sozialbetrug

		Häufigkeit	Prozent	Gültige Prozente	Kumulierte Prozente
Gültig	sehr wichtig	491	61,3	71,2	71,2
	wichtig	139	17,4	20,1	91,3
	weder noch	50	6,2	7,2	98,6
	eher unwichtig	7	,9	1,0	99,6
	völlig unwichtig	3	,4	,4	100,0
	Gesamt	690	86,1	100,0	
	Keine Angabe	111	13,9		
Gesamt		801	100,0		

Literaturverzeichnis

- ASFINAG: Umfrage Sicherheit auf Raststationen und Rastplätzen. Wien, 2009
- Biffl, Gudrun/Leoni, Thomas/Mayrhuber, Christine: *Arbeitsplatzbelastungen, arbeitsbedingte Krankheiten und Invalidität*, Wien. WIFO 2008
- Biffl, Gudrun und Leoni, Thomas: *Arbeitsbedingte Erkrankungen – Schätzung der gesamtwirtschaftlichen Kosten mit dem Schwerpunkt auf physischen Belastungen*, Wien. WIFO, 2008
- Bortz, J. *Statistik für Sozialwissenschaftler*. Berlin: Springer, 1993
- European Agency for Safety and Health at Work: *OSH in figures: Occupational safety and health in the transport sector – An overview*. Luxembourg, 2011
- European Parliament: Organised Theft of Commercial Vehicles and Their Loads in the European Union. Study of Directorate-General Internal Policy of the European Union. Department Structural and Cohesion Policies. Brussels, 2007.
- Gute Arbeit „Mehr psychische Erkrankungen, wenig Prävention“, *Gute Arbeit*, Heft 9/2010 Seiten 10-12;
- International Road Transport Union: Attacks on Drivers on International Heavy Goods Vehicles. Survey Results. Geneva, 2008
- Kammer für Arbeiter und Angestellte für Wien (Hrsg): Legal - Illegal - Egal? : Probleme und Kontrollen im Straßengüterverkehr und auf der Donau. Tagungsband . Wien, 2007 (Verkehr und Infrastruktur ; 31)
- Kammer für Arbeiter und Angestellte für Wien (Hrsg): Mangelware LKW-Parkplatz: Perspektiven und Lösungen für den Arbeitsplatz Autobahn. Tagungsband. Wien, 2010. (Verkehr und Infrastruktur ; 42)
- Kuratorium für Verkehrssicherheit. Sicherheitsbarometer 2009.
- Kummer, Sebastian und Phillip Nagl: Untersuchung der Bedeutung der Ausflaggung von Fahrzeugen und Darstellung der Auswirkungen auf die österreichische Volkswirtschaft“. Studie im Auftrag der WKO Transport Verkehr. Wien: Institut für Transportwirtschaft und Logistik, 2006
- Parlamentarische Anfrage von AbgZNR Gerhard Steier über Kriminalität im Straßengüterverkehr,2009. Abgerufen am 10.4.2012
http://www.parlament.gv.at/PAKT/VHG/XXIV/AB/AB_01097/fname_156722.pdf

Report on the implementation in 2007-2008 of Regulation (EC) No 561/2006 on the harmonisation of certain social legislation relating to road transport and of Directive 2002/15/EC on the organisation of the working time of persons performing mobile road transport activities (25th report from the Commission on the implementation of the social legislation relating to road transport)

Siegrist, Johannes: Soziale Krisen und Gesundheit. Reihe Gesundheitspsychologie (Hrsg. W. Krohne, P. Netter, L. Schmidt, und R. Schwarzer), Band 5. Göttingen: Hogrefe, 1996

STATISTIK AUSTRIA: Mikrozensus-Arbeitskräfteerhebung. Wien, 2011

STATISTIK AUSTRIA: Leistungs- und Strukturstatistik 2009. Wien, 2011

VERORDNUNG (EWG) Nr 3820/85 vom 20. Dezember 1985 über die Harmonisierung bestimmter Sozialvorschriften im Straßenverkehr

VERORDNUNG (EG) Nr. 561/2006 DES EUROPÄISCHEN PARLAMENTS UND DES RATES vom 15. März 2006 zur Harmonisierung bestimmter Sozialvorschriften im Straßenverkehr und zur Änderung der Verordnungen (EWG) Nr. 3821/85 und (EG) Nr. 2135/98 des Rates sowie zur Aufhebung der Verordnung (EWG) Nr. 3820/85 des Rates

Visser, Hans und Aad van den Engel: Study on the feasibility of organising a network of secured parking areas for road transport operators on the Trans European Road Network. Summary Report. Submitted to the European Commission -Directorate-General Energy and Transport. Rijswijk: January 2007. (Reference: R20060258/30466000/jvi/cwi)