

# 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.