

# 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 ISCO<sup>1</sup> kommen hierfür die

---

<sup>1</sup> 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“<sup>2</sup> und bedingt „8331 -Busfahrer und Straßenbahnführer“<sup>3</sup> 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“<sup>4</sup> weist für das Jahr 2009 123.492, davon 112.353 unselbstständig Beschäftigte aus.<sup>5</sup> 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 2010<sup>6</sup> der Statistik Austria liegt das Durchschnittsalter aller Beschäf-

<sup>2</sup> 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

<sup>3</sup> 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

<sup>4</sup> 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.

<sup>5</sup> STATISTIK AUSTRIA, Leistungs- und Strukturstatistik 2009. Erstellt am 15.09.2011.

<sup>6</sup> 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		

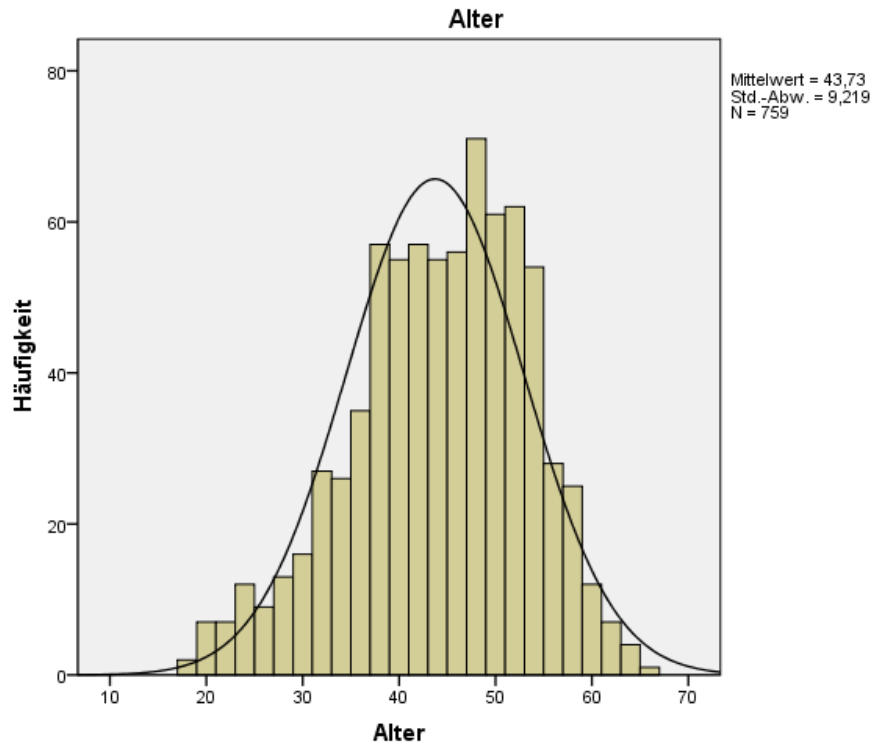
Die durchschnittliche Betriebszugehörigkeit in allen ÖNACE-Wirtschaftsklassen liegt bei 10,7 Jahren und im Wirtschaftszweig „Verkehr und Lagerei“ bei 11,9 Jahren (Werte für männliche Beschäftigte).<sup>7</sup> Die durchschnittliche Unternehmenszugehörigkeit aufgrund der Befragungsergebnisse liegt somit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

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

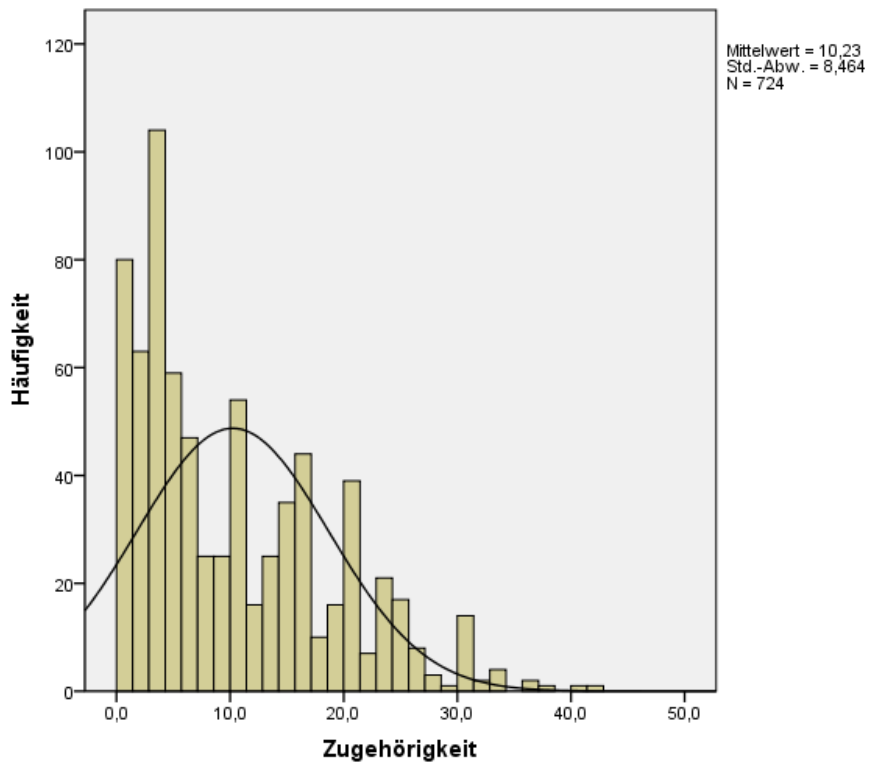
		Zugehörigkeit	Alter
N	Gültig	724	759
	Fehlend	77	42
Mittelwert		10,232	43,73
Median		8,000	45,00
Perzentile	25	3,000	38,00
	50	8,000	45,00
	75	16,000	51,00

<sup>7</sup> STATISTIK AUSTRIA, Arbeitskräfteerhebung. Ergebnisse des Mikrozensus. Wien, 2011

**Abbildung 1 Altersverteilung**



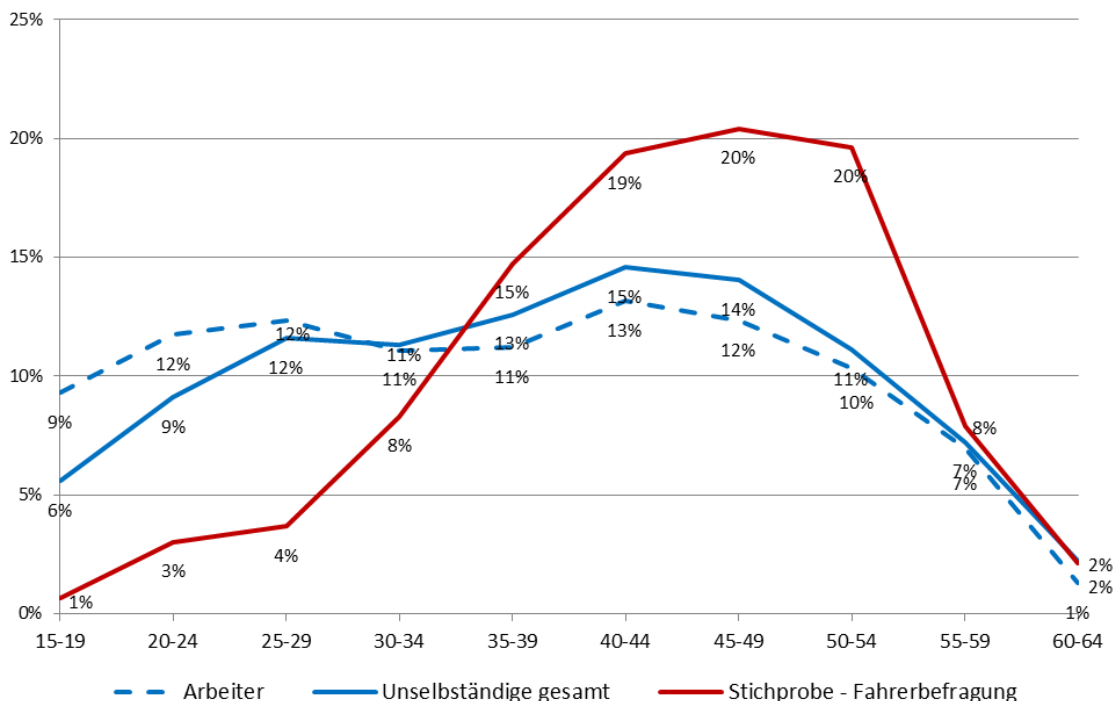
**Abbildung 2 Verteilung der Zugehörigkeitsdauer**



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.

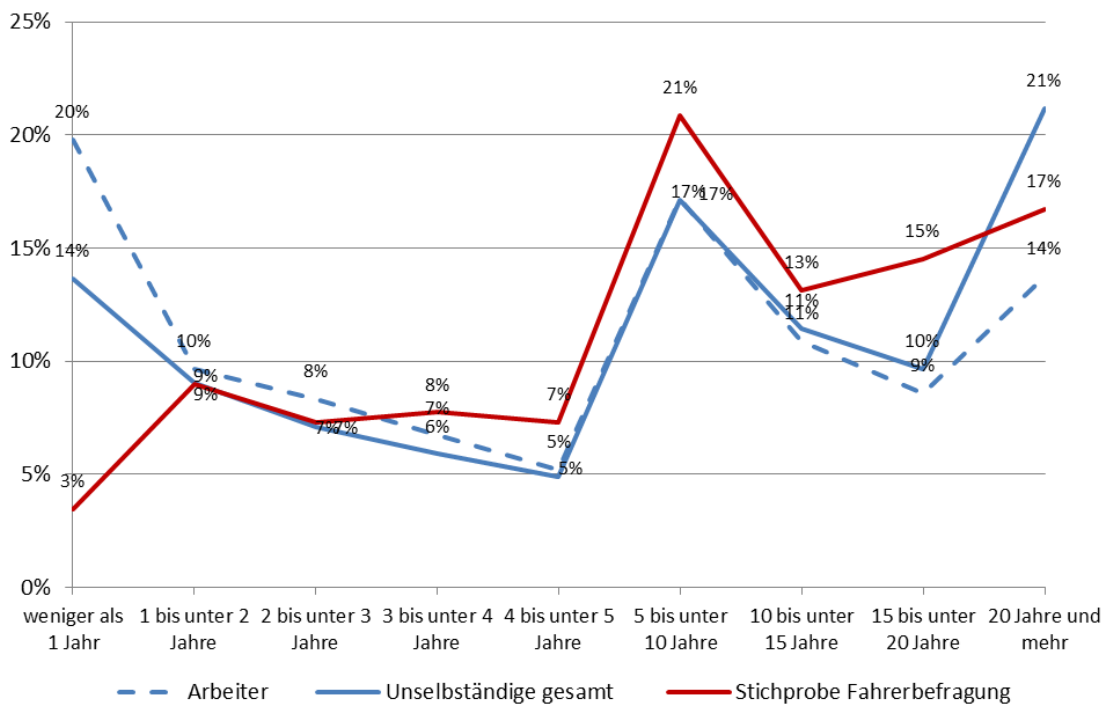
**Abbildung 3 Altersverteilung der Stichprobe im Vergleich zu österr. Arbeitern und unselbständig Beschäftigten**



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.

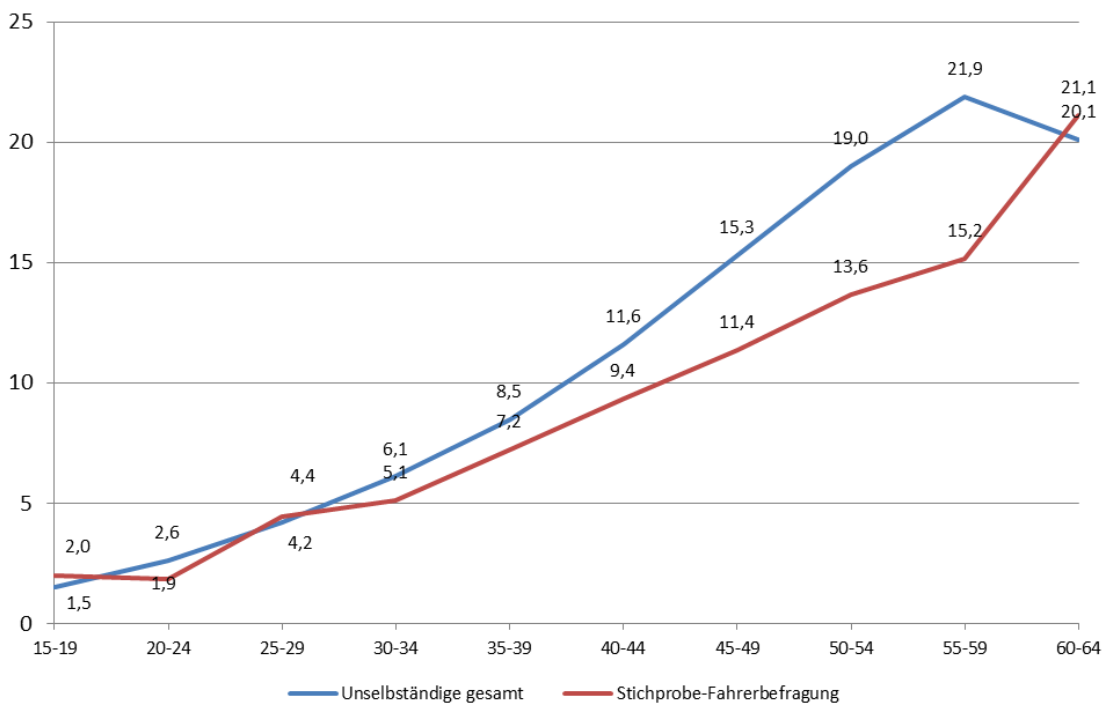
**Abbildung 4** Dauer der Unternehmenszugehörigkeit österr. unselbständig Beschäftigte im Vergleich zur Stichprobe



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 Beschäftigten<sup>8</sup>**



## 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

<sup>8</sup> Quelle: Statistik Austria Arbeitskräfteerhebung 2011 Tabelle D12 – eigene Berechnungen

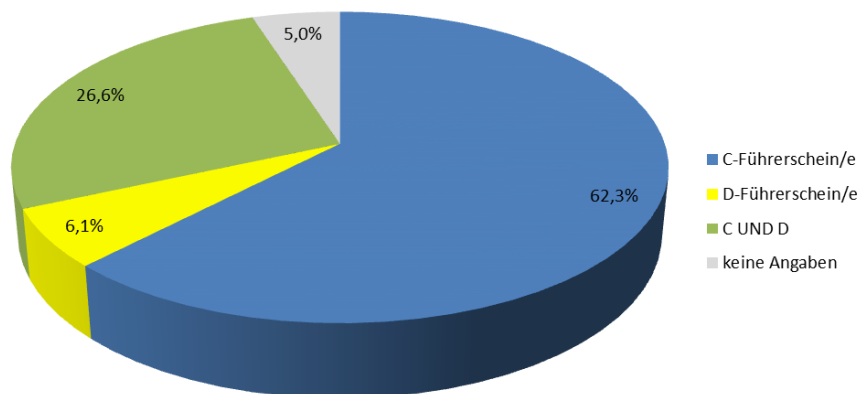


Prozent), Energieversorgung (83 Prozent) und Wasserversorgung, Abwasser- und Abfallentsorgung und Beseitigung von Umweltverschmutzungen (79 Prozent)<sup>9</sup>. Rund 88 Prozent der 801 an der Befragung beteiligten BerufsfahrerInnen befinden sich in einem un-selbstständigen Arbeitsverhältnis. Weitere 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.

<sup>9</sup> Abfrage Arbeitsmarktdatenbank März 2011

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

<b>Ablegung Führerscheinprüfung C-LenkerInnen</b>			
	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**

<b>Ablegung Führerscheinprüfung ausschließlich D-LenkerInnen</b>			
	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**

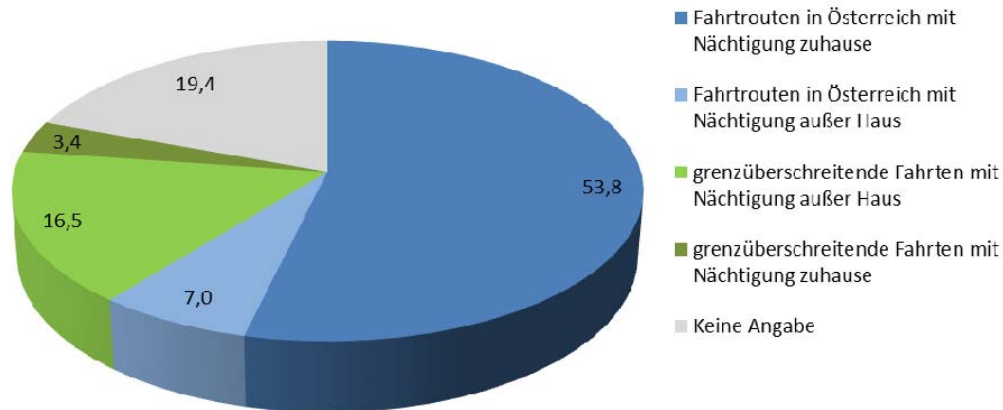
	Häufigkeit	Prozent	Gültige Prozente	Kumulierte Prozente
Güterbeförderung	411	51,3	60,7	60,7
Werkverkehr	118	14,7	17,4	78,1
Gelegenheitsverkehr	59	7,4	8,7	86,9
Linienverkehr	89	11,1	13,1	100,0
Gesamt	677	84,5	100,0	
Keine Angabe	124	15,5		
Gesamt	801	100,0		

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

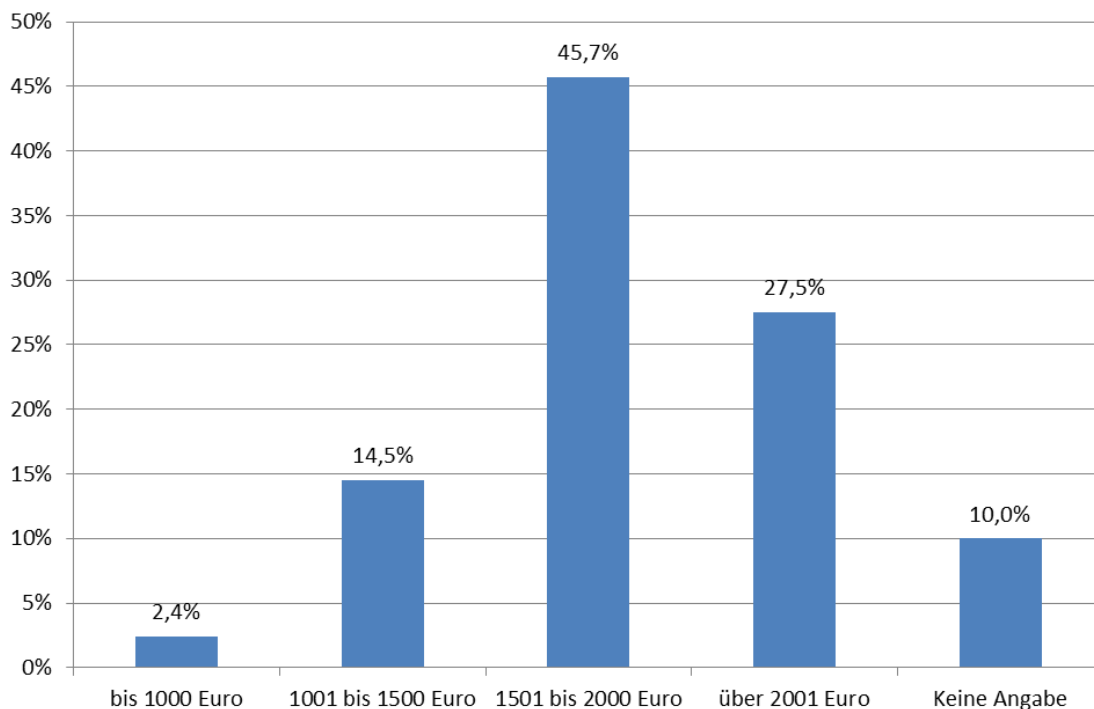
Um die Aussagen zum Einkommen in der Befragung besser beurteilen zu können, sollen zunächst anhand einiger Beispiele die tatsächlichen Mindestlöhne nach dem Kollektivvertrag 2011 für das Güterbeförderungsgewerbe bzw dem Kollektivvertrag 2011 für DienstnehmerInnen in den privaten Autobusbetrieben dargestellt 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)<sup>10</sup>.

**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 €<sup>11</sup>.

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-

<sup>10</sup> Entgeltforderungen der Gewerkschaft vida 2011

<sup>11</sup> STATISTIK AUSTRIA, Mikrozensus-Arbeitskräfteerhebung [http://www.statistik.at/web\\_de/statistiken/soziales/personen-einkommen/nettomonatseinkommen/057214.html](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 35,4<sup>12</sup> 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 Nüchternungen 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

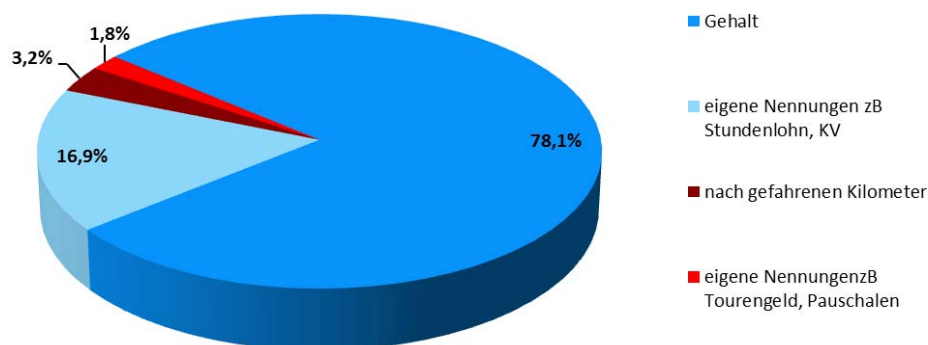
---

<sup>12</sup> 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.<sup>13</sup> Weil es sich dabei um eine sehr schwammige Regelung handelt, fordert die

<sup>13</sup> **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.