

## 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

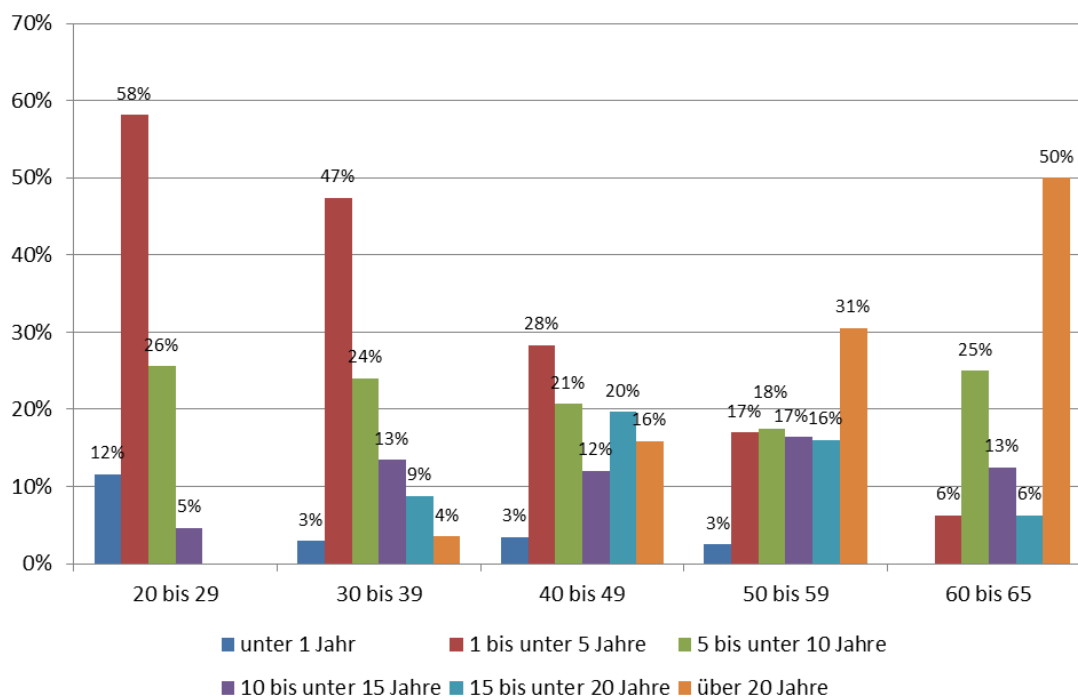
Wie bei der Stichprobenbeschreibung in Abschnitt 1.1 Alter, Zeitraum der Unternehmenszugehörigkeit angekündigt, wird an dieser Stelle die durchschnittliche Zugehörigkeitsdauer zum Unternehmen für die verschiedenen Altersgruppen genauer untersucht.

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

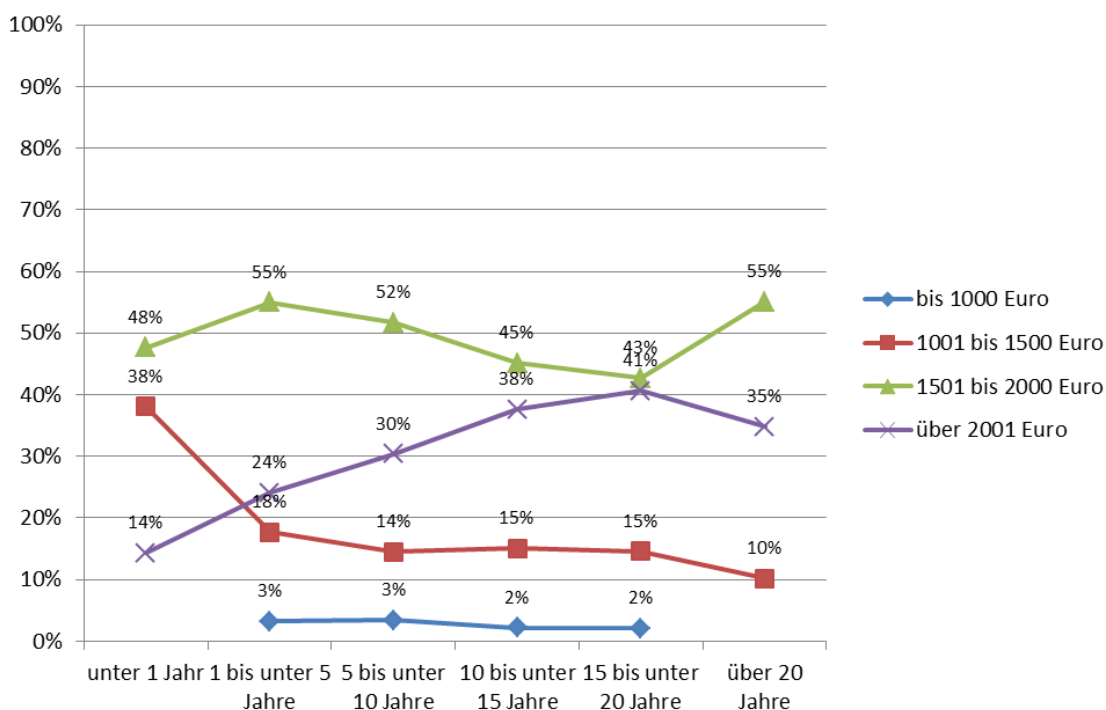
Hinsichtlich der Unternehmenszugehörigkeit gibt es keine Unterschiede zwischen den Transportbereichen – sie liegt im Mittel bei etwas mehr als 10 Jahren.

**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

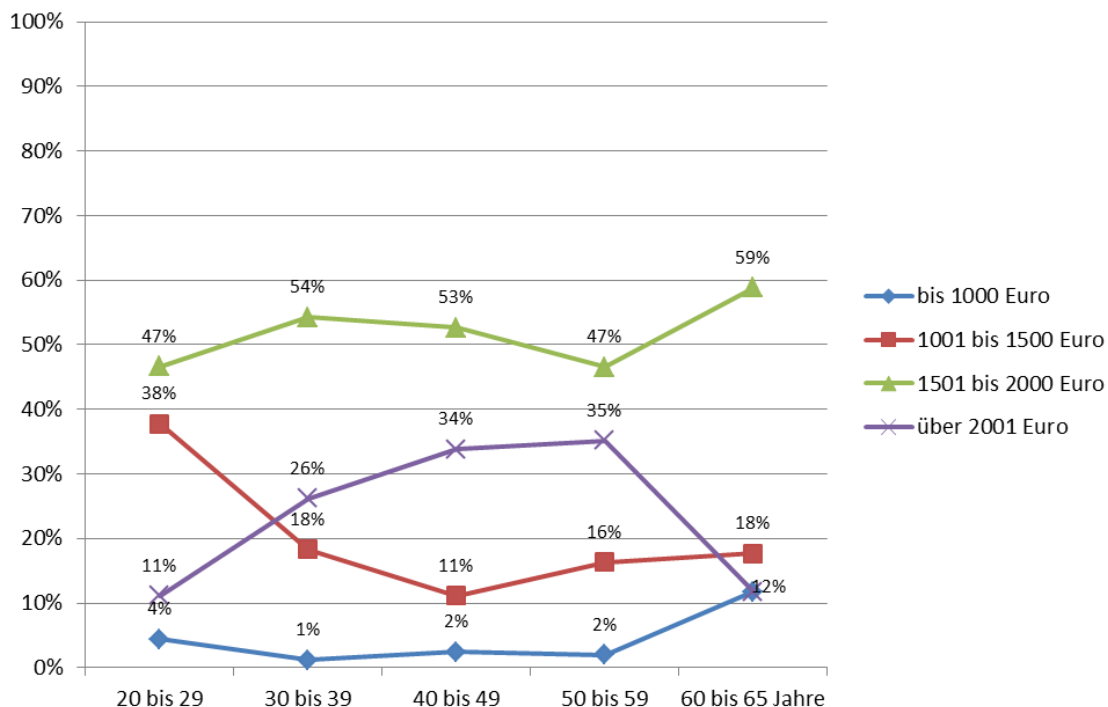
**Abbildung 11 Dauer der Unternehmenszugehörigkeit und Einkommenshöhe**

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

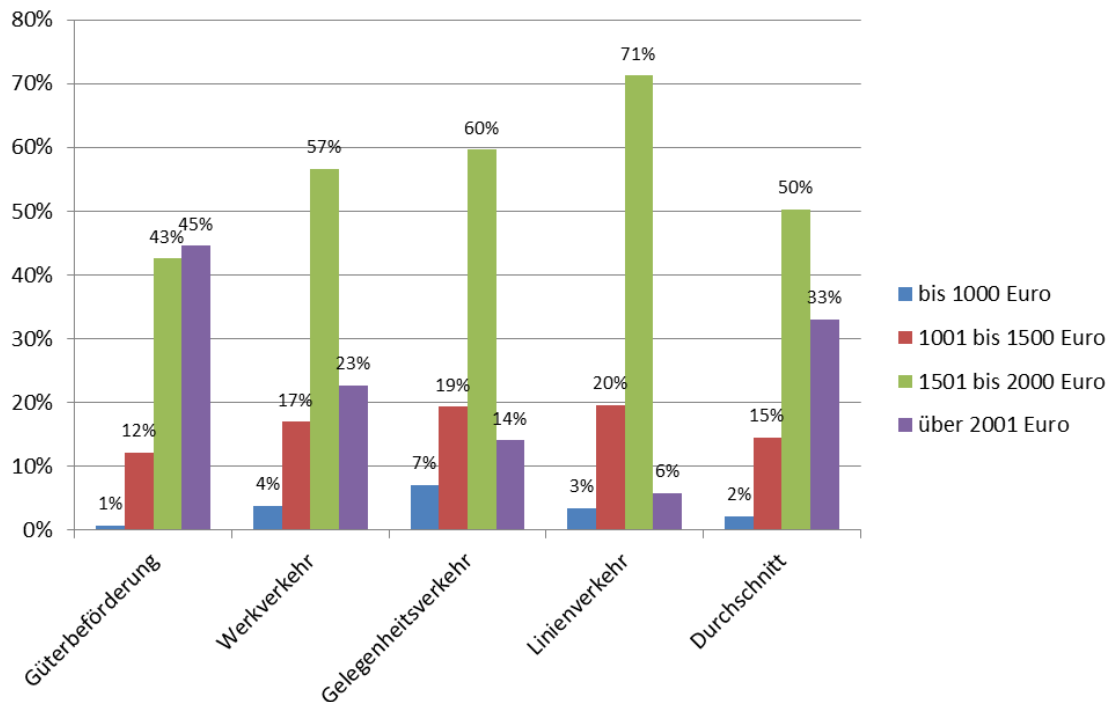
verdienen lediglich die 40-49 und 50-59-jährigen. Alle anderen Gruppen unterscheiden sich nicht voneinander dh die 50-59-jährigen haben demnach keine höheren Einkommen als etwa die 30-39-jährigen. Der Zusammenhang zwischen Alter und Einkommen ist noch geringer: So erklärt höheres Alter ein höheres Einkommen 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

