

**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
<b>Gesamt</b>	<b>71</b>	<b>325</b>	<b>186</b>	<b>582</b>

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.

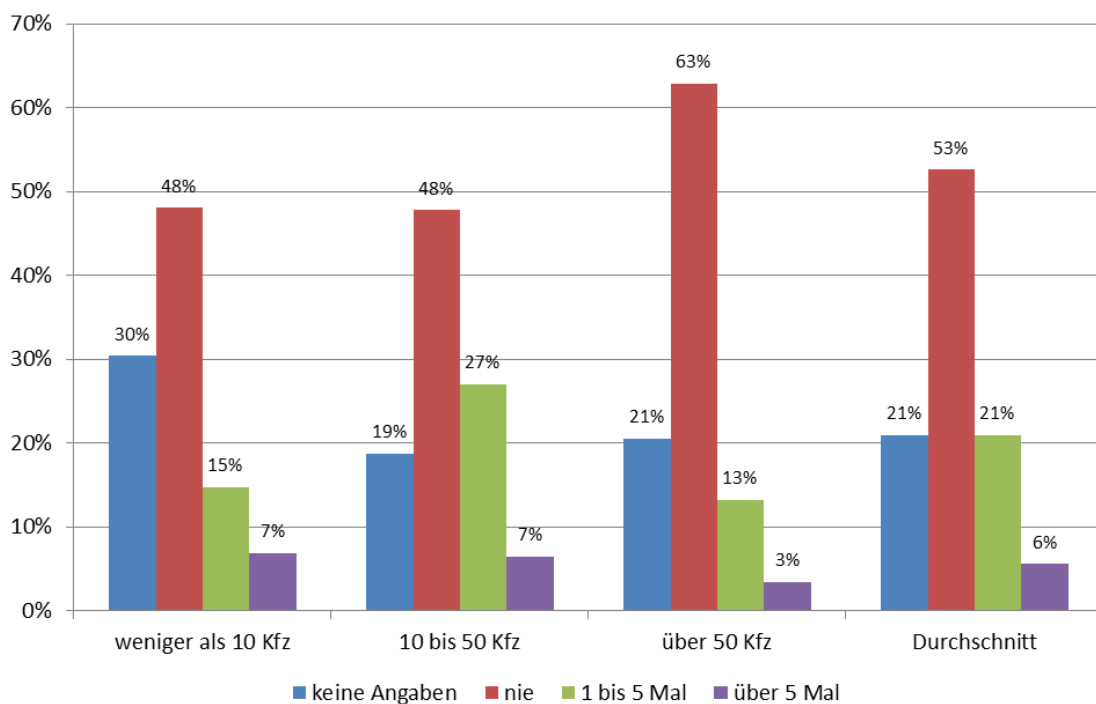
LenkerInnen aus mittelgroßen Unternehmen mit 10 bis 50 Kfz machen auffallend häufig die Angabe, die Lenkzeit innerhalb der vergangenen 28 Tage zwischen ein- und fünfmal überschritten zu haben.

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

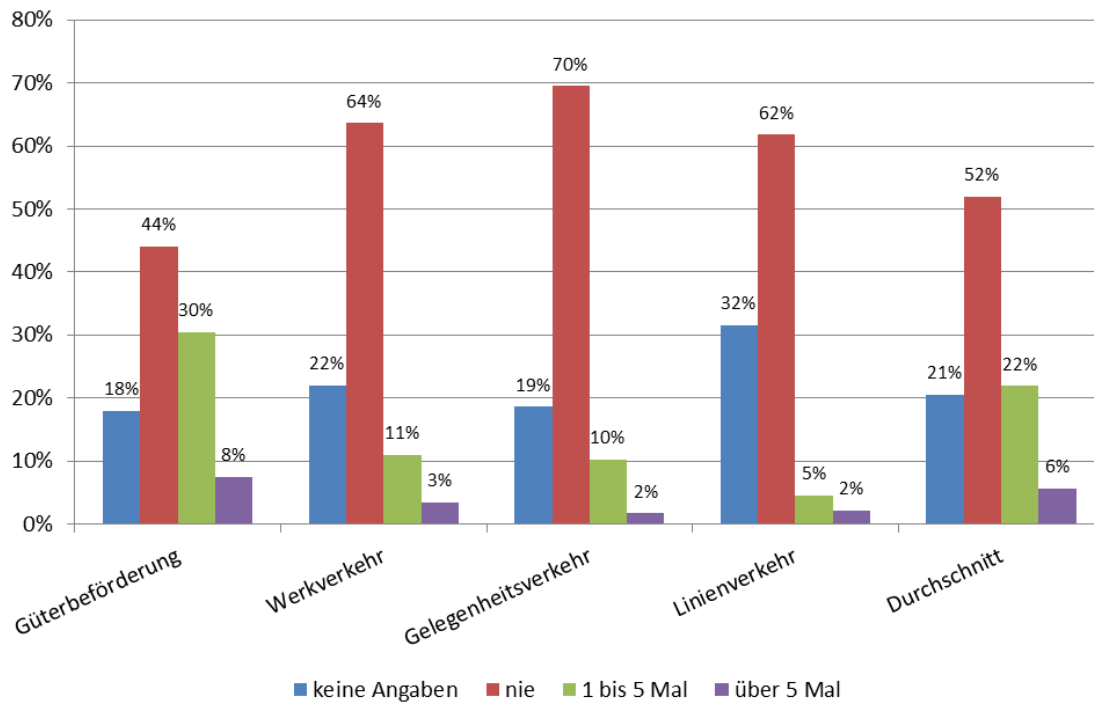
**Abbildung 15 Angaben und fehlende Angaben zur Lenkzeitüberschreitung bei kleinen, mittleren und großen Transportunternehmen**

### 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**

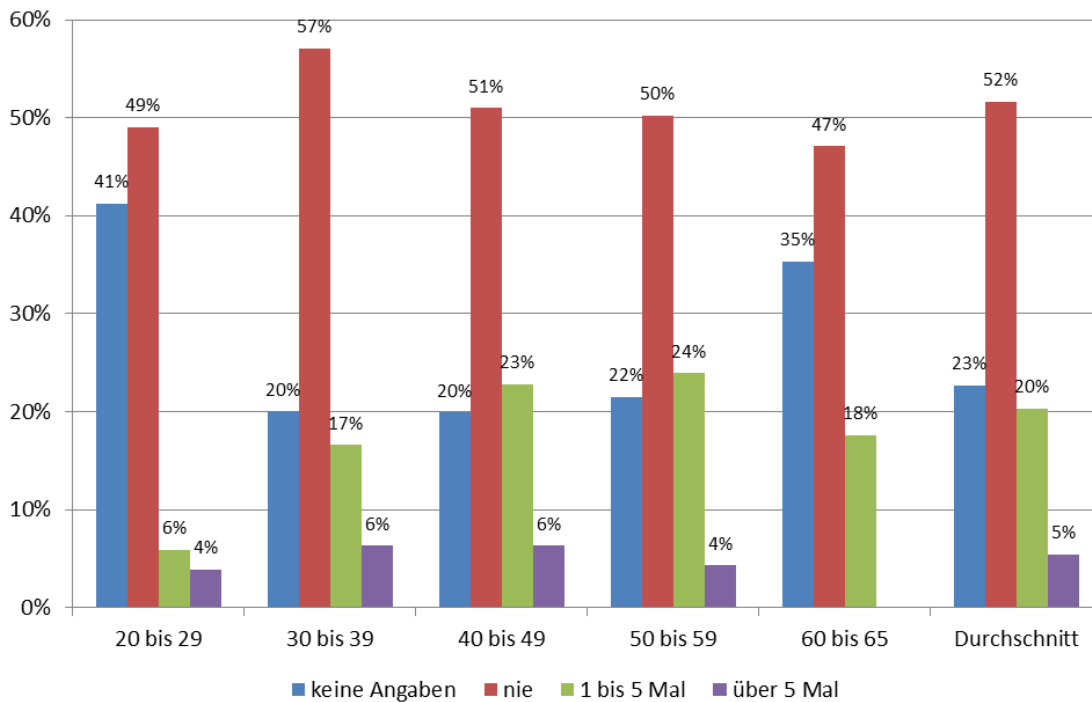
Zugehörigkeit Gruppen	Mittelwert	N	Standardabweichung	Median
unter 1 Jahr	3,39	19	6,497	2,00
1 bis unter 5 Jahren	1,62	182	4,470	,00
5 bis unter 10 Jahren	1,50	120	3,566	,00
10 bis unter 15 Jahren	1,73	75	4,354	,00
15 bis unter 20 Jahren	,65	83	1,637	,00
über 20 Jahre	1,29	96	2,200	,00
Insgesamt	1,48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

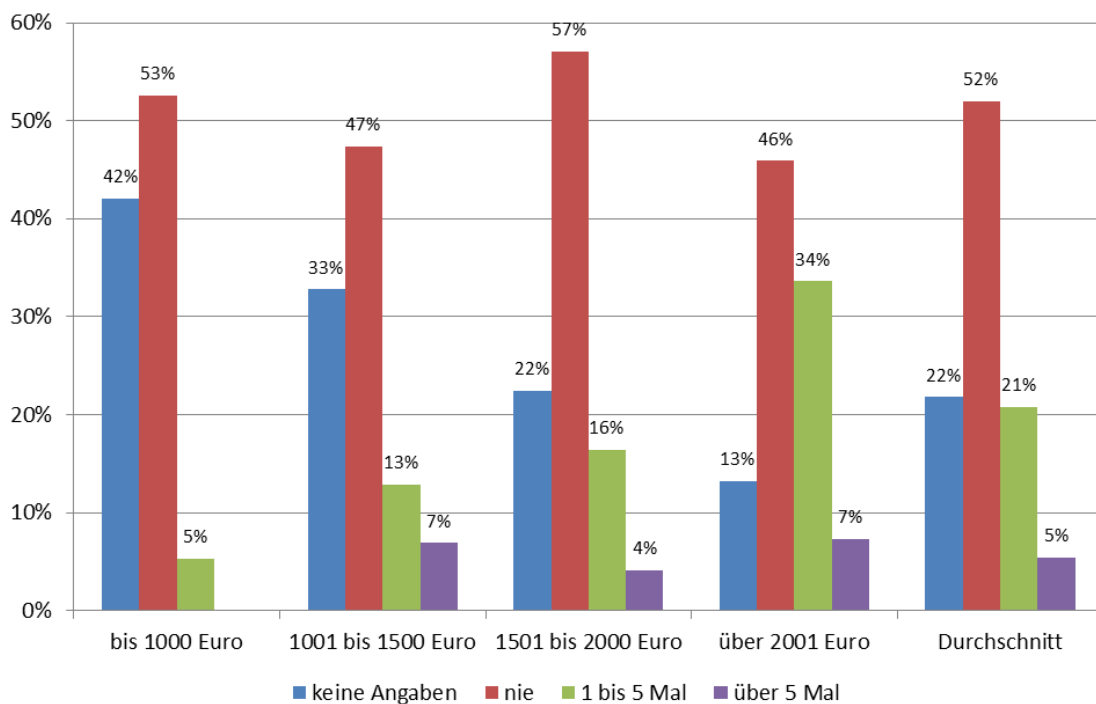
Betrachtet man aber wiederum, die Bereitschaft, die entsprechende Frage zu beantworten, so zeigt sich sehr eindrucksvoll, dass gut verdienende LenkerInnen auffallend häufiger bereit sind, Angaben zu machen, als geringer verdienende KollegInnen. So wird diese Frage von LenkerInnen mit weniger als 1.000 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**





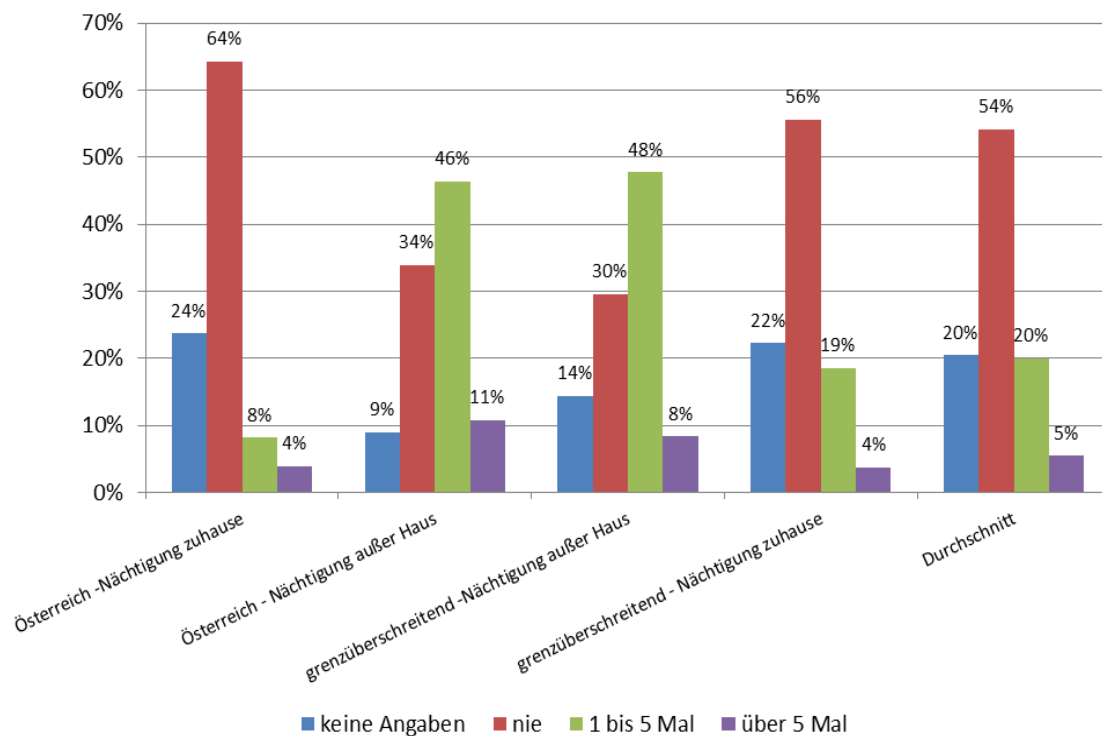
### 3.2.6 Fahrtrouten

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