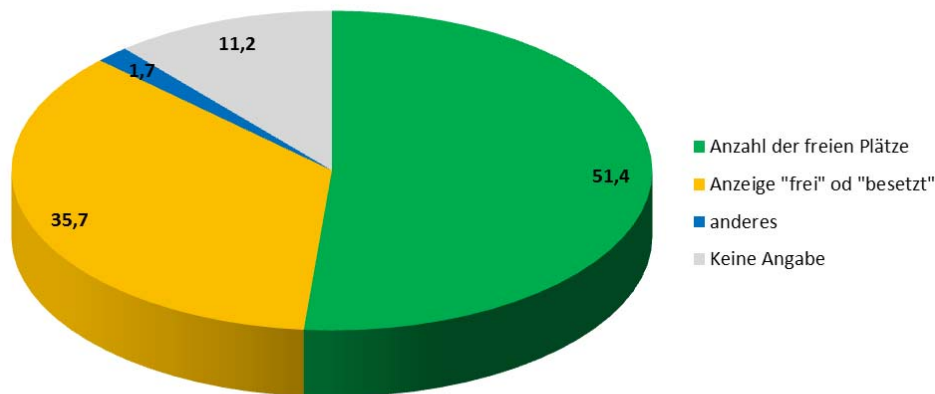


als sehr sinnvoll bis sinnvoll bewertet, allerdings finden 30 Prozent diesen Vorschlag als nutzlos bis völlig nutzlos. Rund 8 Prozent geben keine Meinung ab.

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

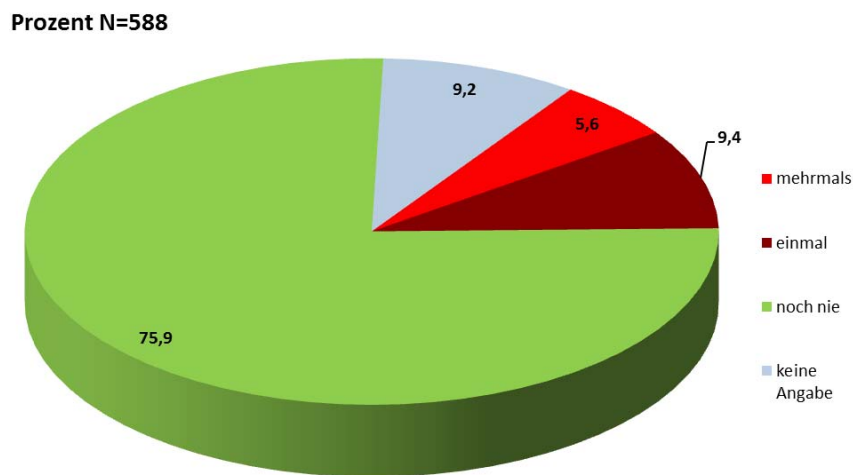
²² International Road Transport Union

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.

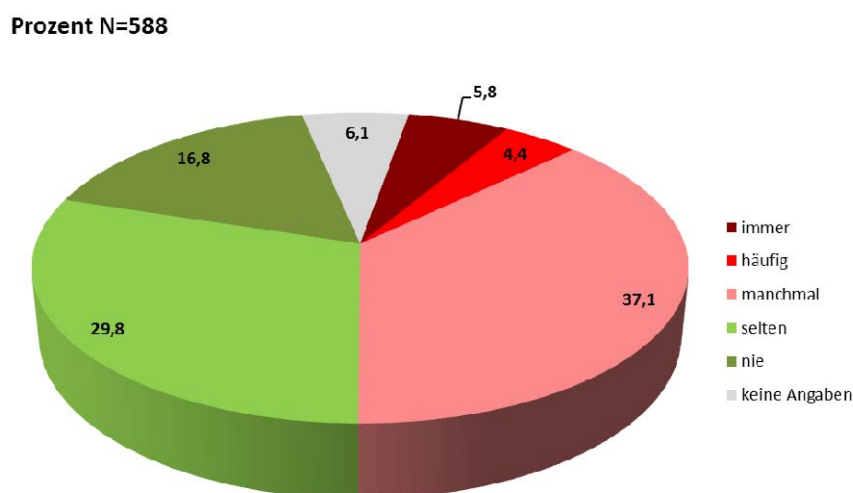
Bei den Antworten dominiert klar der Treibstoffdiebstahl, gefolgt von weiteren Diebstahlsdelikten (zB va Reserveräder, Schneeketten, Plane, Ladegut) und von Vandalenakten (zB Aufschlitzen der Plane, Reifen). Erfreulicherweise kommt es nur in den seltensten Fällen zu direkter körperlicher Aggression gegen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

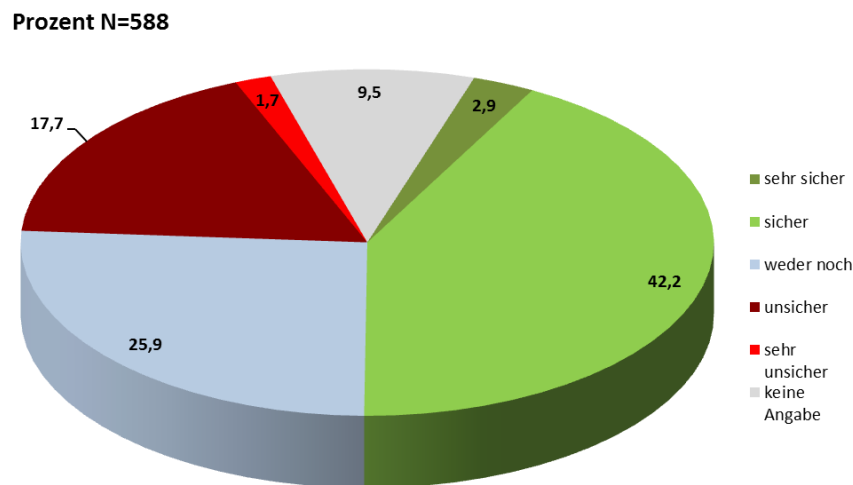
Interessant ist, dass LenkerInnen mit steigender Angst vor Kriminalität häufiger über Lenkzeitüberschreitungen berichten, gleiches gilt hinsichtlich des Zusammenhangs zwischen Lenkzeitüberschreitungen und der Häufigkeit der Konfrontationen mit kriminellen Übergriffen.

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.