

## 4. Grundqualifikation und Weiterbildung

In diesem Abschnitt wird auf die neue, obligatorische Grundqualifikation und Weiterbildung für BerufslenkerInnen eingegangen. Dabei wurden folgende Aspekte näher beleuchtet:

- Anteil aller, die Grundausbildung, Weiterbildung bzw Teile davon absolviert haben, auch in Relation zu den Transportarten
- Wo ist beabsichtigt, die Weiterbildung künftig zu absolvieren und wer sollte sie bezahlen?
- Wissensstand (Selbsteinschätzung und tatsächliches Wissen) über Qualifikationsnachweis und Weiterbildungsdauer, nach Führerscheinklassen, Transportarten, Alter und Dauer der Unternehmenszugehörigkeit
- Welche und wie viele Informationsquellen wurden genutzt und wie wirkt sich das auf den subjektiven und den tatsächlichen Wissensstand über die Weiterbildung aus

### 4.1 Einleitende Bemerkungen

Für Bus- und Lkw-LenkerInnen gelten unterschiedliche Zeitpunkte, ab denen die Notwendigkeit der Ablegung einer Grundqualifikationsprüfung eingeführt wurde. Bei den LenkerInnen der Klassen D oder D+E (Bus) ist dies für jene vorgeschrieben, die ihre Führerscheinprüfung nach dem 10.9.2008 abgelegt haben, für die LenkerInnen der Klassen C1, C oder C+E (Lkw und Sattelzugfahrzeuge) war der Termin ein Jahr später, nämlich der 10.9.2009. Für alle LenkerInnen, die vor den genannten Terminen die jeweilige Lenkberechtigung bereits besessen haben, ist der Besuch einer Weiterbildung im Ausmaß von 35 Stunden innerhalb von 5 Jahren (ab den genannten Zeitpunkten) erforderlich.

Um einen Überblick zu bekommen, wie viele LenkerInnen bei unserer Befragung eine Grundqualifikation haben müssten, wurde einerseits gefragt, welchen Führerschein bzw welche Führerscheine die/der jeweilige BerufsfahrerIn hat, und in der unmittelbar nächsten Frage auch danach, wann sie/er die Führerscheinprüfung abgelegt hat. Wegen der oben genannten rechtlichen Rahmenbedingungen wurden für die C-LenkerInnen die Antwortoptionen „VOR dem 10.9.2009“ und „NACH dem 10.9.2009“ und für die D-LenkerInnen „VOR dem 10.9.2008“ und „NACH dem 10.9.2008“ vorgegeben.

Die Analysen der Antwortmuster haben gezeigt, dass nicht alle Angaben zu den Führerscheinklassen mit den Angaben zum Termin der Führerscheinprüfung übereinstimmen. So haben einige Befragte angegeben, lediglich einen C-Schein zu haben, bei der Frage nach

der Führerscheinprüfung kreuzten sie aber die Kategorien für die D-LenkerInnen an. Gleiches trifft auf manche D-LenkerInnen zu, die die Terminangaben für C-LenkerInnen angekreuzt haben. Damit ist die reine Heranziehung der Frage nach dem Prüfungstermin nicht geeignet, Aussagen über Grundqualifikation bzw Weiterbildung abzuleiten, weil nicht klar ist, ob die/der LenkerIn mehrere Führerscheine hat bzw ob einfach die falsche Führerscheinklasse angekreuzt worden war.

Aus diesem Grund wurden in den folgenden Auswertungsschritten ausschließlich jene berücksichtigt, wo Antwortkategorie des Termins der Führerscheinprüfung und Führerscheinklasse tatsächlich übereinstimmen. Somit können validere Aussagen für C- und D-LenkerInnen gemacht werden, der Nachteil an dieser Vorgehensweise ist, dass die Teilstichproben mitunter eine sehr geringe Anzahl an befragten LenkerInnen aufweisen.

## **4.2 Anteil jener, die eine Grundausbildung absolviert haben**

Entsprechend der oben erläuterten Vorgangsweise wurden jene C-LenkerInnen ausgewählt, die angaben, den C-Führerschein nach 10. Sept 2009 gemacht zu haben bzw jene D-LenkerInnen, die angaben, den D-Führerschein nach 10. Sept 2008 bekommen zu haben.

### **4.2.1 Grundqualifikation bei C- und D-LenkerInnen**

Bei den Lkw-LenkerInnen geben drei Viertel derer, die bekannt gegeben hatten, NACH 10. Sept 2009 ihren Führerschein gemacht zu haben, an, über keine Grundausbildung zu verfügen. Bei den LenkerInnen der Führerscheinklasse D (BuslenkerInnen) war die Teilstichprobe zu gering, um eine plausible Aussage zu bekommen; festgehalten werden soll jedoch, dass offenbar fünf der neun D-LenkerInnen, die eine Grundausbildung haben müssten, offenbar Gefahr laufen eine Strafe zu kassieren, wenn sie Busse im Gelegenheits- oder Kraftfahrlinienverkehr lenken.

Zwar sind die Teilstichproben relativ klein, die Ergebnisse bestätigen jedoch die Erfahrungen der geringen Quote an LenkerInnen, die die Grundqualifikationsprüfungen absolvieren bzw der wenigen Prüfungsantritte in den einzelnen Bundesländern. So absolvierten 2010 in NÖ insgesamt 2.305 Personen die Führerscheinprüfung für den Lkw, zu den Prüfungen zur Grundqualifikation traten 2010 aber nur 125 Personen an; dh dass nur 125 Personen (5 Prozent) die Berechtigung erwarben, Lkw für gewerbsmäßige Güterbeförderungen (im gewerblichen Güterverkehr oder im Werkverkehr) zu lenken. Es scheint wenig glaubwürdig, dass rund 2.200 Personen oder 95 Prozent den Lkw-Führerschein lediglich für private Zwecke erworben haben. Darüber hinaus ist die AK der Ansicht, dass bereits zahllose LenkerInnen ohne Grundqualifikation auf den Straßen unterwegs sind. Diesem gesetzeswidrigen Zustand wird zudem dadurch Vorschub geleistet, dass aktuell ausschließlich die LenkerInnen mit Strafen zu rechnen haben, für Unternehmen, die nicht ausgebildete LenkerInnen einsetzen, gibt es derzeit jedoch keinerlei Sanktionen.

**Tabelle 29 Anzahl abgelegter Grundqualifikationen bei C- und D-LenkerInnen**

	C-LenkerInnen		D-LenkerInnen	
	Häufigkeit	Prozent	Häufigkeit	Prozent
Ja	8	25,0	4	44,4
Nein bzw. k.A.	24	75,0	5	55,6
Gesamt	32	100,0	9	100,0

### 4.3 Weiterbildung

In der Befragung haben 459 LenkerInnen, die einen der C-Scheine haben (jedoch keinen D), ihre Führerscheinprüfung vor dem 10. September 2009 abgelegt. Für diese Lkw-LenkerInnen ist die Weiterbildung bis spätestens 9.9.2014 zu absolvieren. Zum Erhebungszeitraum (Februar bis Juli 2011) gaben nur 23 Prozent der betroffenen Lkw-LenkerInnen an, zumindest einzelne Module gemacht zu haben, nur 12 Prozent haben drei Jahre vor Ablauf der Frist bereits die gesamte Weiterbildung absolviert. Daraus ist der Schluss zu ziehen, dass 88 Prozent der LenkerInnen ihre Weiterbildung erst abschließen müssen und 65 Prozent bislang noch nichts hinsichtlich ihrer Weiterbildung unternommen haben.

**Tabelle 30 Anzahl komplett abgelegter Weiterbildungen bei C- und D-LenkerInnen**

	C-LenkerInnen		D-LenkerInnen	
	Häufigkeit	Prozent	Häufigkeit	Prozent
Ja	57	12,4	2	5,4
Nein bzw. k.A.	402	87,6	35	94,6
Gesamt	459	100,0	37	100,0

Bei den Bus-LenkerInnen, die den D-Führerschein vor 10. September 2008 erworben haben und bis 9.9.2013 die Weiterbildung abgeschlossen haben müssen, ergibt sich ein geringfügig anderes Bild (die Stichprobe ist allerdings klein): 5 Prozent haben die komplette

Weiterbildung erledigt, mehr als die Hälfte der LenkerInnen (rd 51 Prozent), geben an, bislang einzelne Module abgelegt zu haben.

**Tabelle 31 Anzahl einzelner abgelegter Weiterbildungsmodulen bei C- und D-LenkerInnen**

	C-LenkerInnen		D-LenkerInnen	
	Häufigkeit	Prozent	Häufigkeit	Prozent
Ja	105	22,9	19	51,4
Nein bzw. k.A.	354	77,1	18	48,6
Gesamt	459	100,0	37	100,0

Bei den Fragen zur Weiterbildung wurden die LenkerInnen gebeten, in offenen Fragen Angaben über die Art der Weiterbildungsmaßnahmen zu machen. Vielfach wurden bei diesen offenen Antworten Ausbildungsinhalte genannt, die nichts mit der vorgeschriebenen Weiterbildung für BerufslenkerInnen zu tun haben (etwa Fahrsicherheitstrainings, Staplerschein, Autokran). Es ist also damit zu rechnen, dass der Anteil jener, die eine gültige Weiterbildung absolviert haben, bzw einzelne Module davon, sogar geringer ist, als im oben dargestellten Abschnitt. Dies kann auch als Indiz dafür gesehen werden, dass über die obligatorische Weiterbildung bei den LenkerInnen ein geringer Informationsstand gegeben ist (siehe auch Kapitel 4.6).

## 4.4 Grundqualifikation und Weiterbildung nach Transportarten

### 4.4.1 Grundqualifikation

Bezüglich der Ablegung der Grundqualifikationsprüfung in den unterschiedlichen Transportbereichen lassen sich keine genauen Aussagen machen, weil nur 43 LenkerInnen ihren Führerschein nach dem jeweiligen Stichtag in den Jahren 2008 oder 2009 abgelegt und auch Angaben zur überwiegenden Transporttätigkeit gemacht haben.

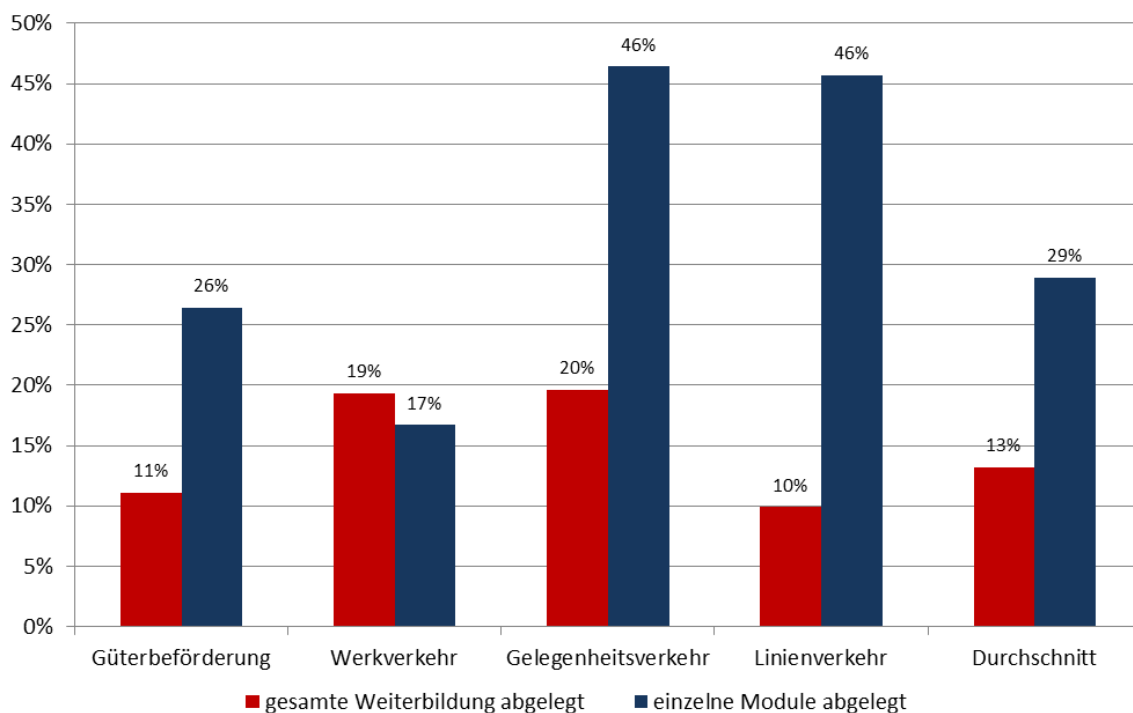
### 4.4.2 Weiterbildung

Bei der Aufgliederung der Weiterbildung auf einzelne Transportarten fällt auf, dass der Anteil der LenkerInnen mit vollendeter Weiterbildung mit rd 19 Prozent im Werkverkehr signifikant hoch ist (zum Vergleich: im Gütertransport geben nur 11 Prozent an, bereits die

komplette Weiterbildung absolviert zu haben.). Optisch ist auch der Anteil im Gelegenheitsverkehr mit fast 20 Prozent sehr hoch, die Gruppe ist jedoch zu unscharf, um signifikant zu werden.

Die Auswertung hinsichtlich der Absolvierung zumindest einzelner Module der Weiterbildung ergibt das Bild, dass im Werkverkehr auffallend wenige und im Gelegenheits- und im Linienverkehr auffallend viele LenkerInnen zumindest schon einzelne Module absolviert haben; beim Güterverkehr fällt auf, dass er in beiden Auswertungen im unteren Feld liegt.

**Abbildung 38 Anteil abgelegter Weiterbildung und Module bei den einzelnen Transportarten**



## 4.5 Wo werden die Weiterbildungen künftig abgelegt, wer sollte sie zahlen

Bei der Frage danach, wo die LenkerInnen die notwendige Weiterbildung zu absolvieren beabsichtigen, fällt auf, dass knapp mehr als die Hälfte der LenkerInnen diese Entscheidung ihrer/ihrer ArbeitgeberIn überlassen. Allerdings spricht sich mit rd 74 Prozent der Befragten die überwiegende Mehrheit der LenkerInnen auch dafür aus, dass die Kosten für die Weiterbildung durch die/den ArbeitgeberIn zu bezahlen sind.

**Tabelle 32** Angaben, wo die LenkerInnen künftig ihre Weiterbildung absolvieren möchten

	Häufigkeit	Prozent	Gültige Prozente	Kumulierte Prozente
bei bfi oder WIFI	104	13,0	15,8	15,8
bei ARBÖ od. ÖAMTC	41	5,1	6,2	22,0
wird von meinem Unternehmen organisiert	423	52,8	64,3	86,3
bei Fachausschuss Berufskraftfahrer	48	6,0	7,3	93,6
sonstige Ausbildungsstätte	42	5,2	6,4	100,0
Gesamt	658	82,1	100,0	
Keine Angabe	143	17,9		
Gesamt	801	100,0		

**Tabelle 33** Angaben der LenkerInnen, wer die Kosten für die verpflichtende Weiterbildung tragen sollte

	Häufigkeit	Prozent	Gültige Prozente	Kumulierte Prozente
der Arbeitgeber	595	74,3	84,6	84,6
der Arbeitnehmer	60	7,5	8,5	93,2
beide zu gleichen Teilen	48	6,0	6,8	100,0
Gesamt	703	87,8	100,0	
Keine Angabe	98	12,2		
Gesamt	801	100,0		

## 4.6 Wissen über die neuen Regelungen zur Grundqualifikation und Weiterbildung

Der uns bekannte Umstand, dass trotz vieler Führerscheineulinge im Lkw-Verkehr nur wenige die Grundqualifikationsprüfung ablegen, war für uns Anlass, die LenkerInnen zu ihrem Wissensstand über die obligatorische Prüfung zu befragen. Einerseits wurden sie auf

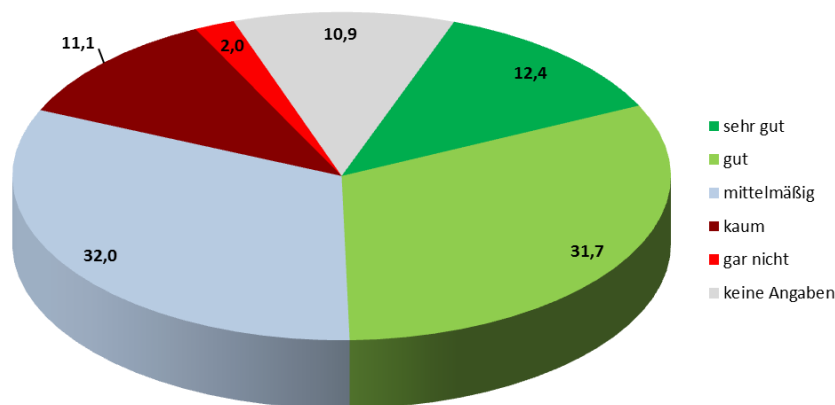
einer 5-stufigen Skala befragt, wie gut sie ihrer Meinung nach Bescheid wissen (von 1 = sehr gut bis 5 = gar nicht) und andererseits wurde ihr Wissen zur Gültigkeitsdauer und zur Dauer der Weiterbildung mittels Multiple-Choice Testfragen erhoben. Damit lassen sich Aussagen über die Selbsteinschätzung sowie den objektiven Wissensstand tätigen – detailliert auch für die Transportgewerbearten und Altersgruppen.

#### 4.6.1 Selbsteinschätzung

Im Durchschnitt geben die LenkerInnen an, mittelmäßig über die neuen Bestimmungen zur Grundqualifikation und Weiterbildung Bescheid zu wissen. Rund 44 Prozent geben an, sehr gut bis gut Bescheid zu wissen, 13 Prozent kaum bis gar nicht – mehr als jede/r 10. macht keine Angaben.

**Abbildung 39 Selbsteinschätzung der LenkerInnen, wie gut sie über die neuen Bestimmungen zu Grundqualifikation und Weiterbildung Bescheid wissen**

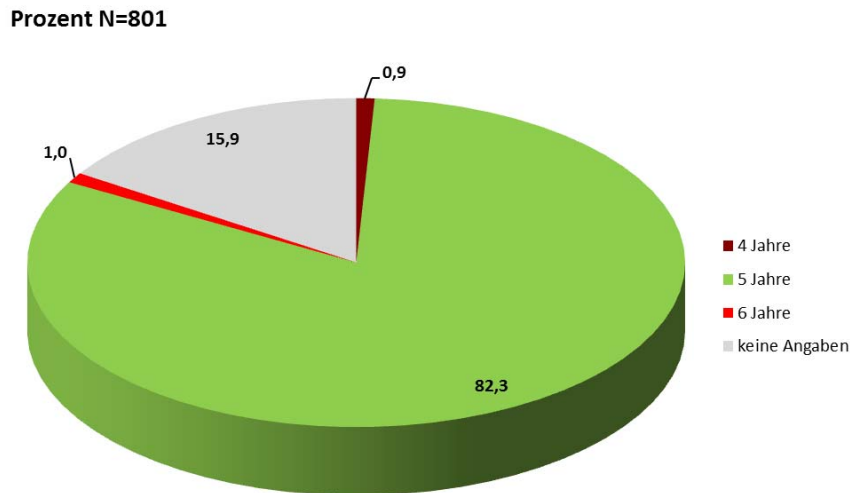
Prozent N = 801



#### 4.6.2 Wissen über die Gültigkeitsdauer des FahrerInnen-Qualifikationsnachweises

Dass der Fahrerqualifizierungsnachweis, den man durch Ablegung der Grundqualifikationsprüfung oder die Absolvierung der gesamten Weiterbildung erwirbt, 5 Jahre gilt, wissen 82 Prozent der LenkerInnen, 18 Prozent – also beinahe ein Fünftel der LenkerInnen – machen keine oder falsche Angaben.

**Abbildung 40 Wissen der LenkerInnen über die Gültigkeitsdauer des Fahrerqualifizierungsnachweises<sup>26</sup>**



#### 4.6.3 Wissen über die Dauer der Weiterbildung bei einer Führerscheinklasse

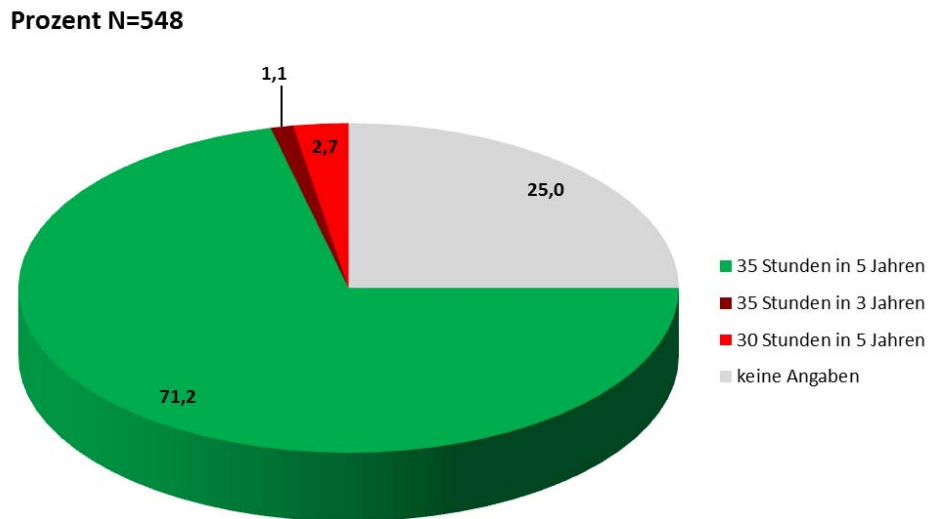
Von jenen LenkerInnen, die einen Führerschein (entweder einen der Klasse C oder einen der Klasse D) haben, wissen über 71 Prozent Bescheid über die richtige Stundenanzahl der Weiterbildung. Etwa 30 Prozent der Betroffenen können nicht sagen, wie viele Stunden an Weiterbildung sie absolvieren müssen. Sie sind demnach über die Dauer ihrer Weiterbildung nicht informiert.

Zusammenfassend wissen rund 20 Prozent der LenkerInnen nicht, wie lange ihr Qualifizierungsnachweis gilt (dieser ist die Voraussetzung für ihre legale Berufsausübung) und 30 Prozent wissen nicht, wie viel an Weiterbildung sie absolvieren müssen, um ihren Qualifizierungsnachweis aufrecht zu erhalten.

<sup>26</sup> In dieser und den folgenden Abbildungen sind die richtigen Antworten grün eingefärbt



**Abbildung 41 Wissen über die Dauer der Weiterbildung für LenkerInnen mit einem Führerschein (C oder D)**

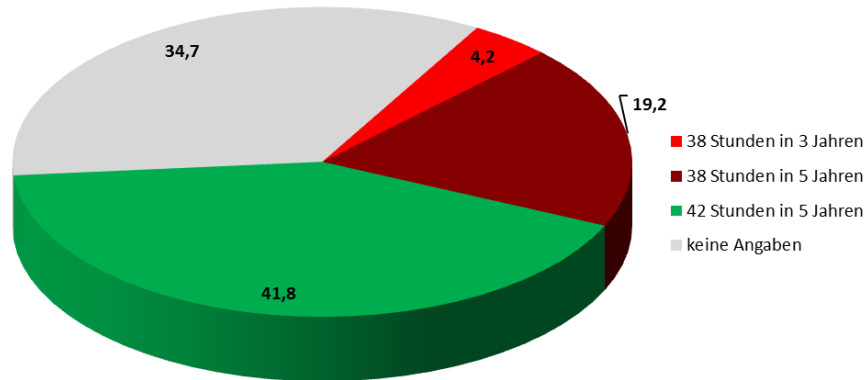


#### 4.6.4 Wissen über die Dauer der Weiterbildung bei beiden Führerscheinklassen

Bei LenkerInnen mit zwei Führerscheinen (C+D) weiß die Mehrheit nicht (rd 58Prozent), wie viele Stunden an Weiterbildung sie absolvieren müssen, um ihre Tätigkeit als LenkerIn im gewerbsmäßigen Güter- und Personenverkehr weiterhin ausüben zu können.

**Abbildung 42 Wissen über die Dauer der Weiterbildung für LenkerInnen mit beiden Führerscheinen (C+D)**

Prozent N=213



#### 4.6.5 Wissensstand in den einzelnen Transportgewerbearten, nach Altersgruppen und nach Dauer der Unternehmenszugehörigkeit

Hinsichtlich der subjektiven Informiertheit über den Qualifizierungsnachweis wurde für die Transportarten (Güterbeförderung, Werkverkehr, Gelegenheits- und Linienverkehr) kein Unterschied gefunden. Dh etwas weniger als die Hälfte fühlt sich sehr gut bis gut informiert, ein Drittel mittelmäßig und etwa 15 Prozent kaum bis gar nicht.

**Tabelle 34 subjektive Informiertheit in den vier Transportgewerbearten**

	keine Angabe	sehr gut bis gut	mittel-mäßig	kaum bis gar nicht	Gesamt	N
Güterbeförderung	6,6%	42,3%	34,3%	16,8%	100,0%	411
Werkverkehr	3,4%	52,5%	30,5%	13,6%	100,0%	118
Gelegenheitsverkehr	6,8%	50,8%	35,6%	6,8%	100,0%	59
Linienverkehr	5,6%	47,2%	36,0%	11,2%	100,0%	89
Gesamt	5,9%	45,5%	34,0%	14,6%	100,0%	677

Auch die Gültigkeitsdauer des Fahrerqualifizierungsnachweises ist in allen Transportarten gleich gut/schlecht bekannt; Gleiches gilt auch für die Dauer der Weiterbildung.

**Tabelle 35 subjektive Informiertheit in den einzelnen Altersgruppen**

	keine Angabe	sehr gut bis gut	mittel- mäßig	kaum bis gar nicht	Gesamt	N
20 bis 29	21,6%	37,3%	35,3%	5,9%	100,0%	51
30 bis 39	4,6%	44,6%	36,6%	14,3%	100,0%	175
40 bis 49	5,3%	48,0%	32,1%	14,6%	100,0%	302
50 bis 59	5,7%	45,9%	33,0%	15,3%	100,0%	209
60 bis 65 Jahre	5,9%	52,9%	35,3%	5,9%	100,0%	17
Gesamt	6,4%	46,0%	33,7%	13,9%	100,0%	754

Bezüglich der subjektiven Informiertheit konnten keine systematischen Altersunterschiede gefunden werden, dh junge LenkerInnen geben an, genauso gut/genauso wenig Bescheid zu wissen wie ältere. Die 20-29-jährigen lassen die Frage einerseits auffallend häufig aus, geben andererseits aber auch tendenziell selten an, kaum Bescheid zu wissen.

**Tabelle 36** Verteilung der richtigen Antworten zur Gültigkeitsdauer des Fahrerqualifizierungsnachweises in den einzelnen Altersgruppen

	falsche und fehlende Antworten	5 Jahre	Gesamt	N
20 bis 29	21,6%	78,4%	100,0%	51
30 bis 39	10,3%	89,7%	100,0%	175
40 bis 49	13,6%	86,4%	100,0%	302
50 bis 59	13,4%	86,6%	100,0%	209
60 bis 65 Jahre	29,4%	70,6%	100,0%	17
Gesamt	13,7%	86,3%	100,0%	754

Die Gültigkeitsdauer des Fahrerqualifizierungsnachweises dürfte für LenkerInnen über 60 Jahre nicht mehr von Interesse sein, sie machen tendenziell häufiger falsche Angaben (statistisch nicht signifikant). Ähnliche Ergebnisse zeigen sich bei der Frage nach der Dauer der Weiterbildung. Einschränkend muss hinzugefügt werden, dass diese Gruppe nur noch aus 17 LenkerInnen besteht.

In Bezug auf die eigene Einschätzung, wie gut die LenkerInnen über die neue Grundqualifikation und Weiterbildung Bescheid wissen, konnte kein Unterschied je nach Dauer der Unternehmenszugehörigkeit gefunden werden. Demnach decken sich die Angaben von Personen, die erst kurz im Unternehmen sind, mit jenen, die schon mehrere Jahre oder Jahrzehnte im selben Unternehmen tätig waren.

**Tabelle 37 Verteilung der richtigen Antworten zur Gültigkeitsdauer des Fahrerqualifizierungsnachweises je nach Dauer der Unternehmenszugehörigkeit**

	falsche und fehlende Antworten	5 Jahre	Gesamt	N
unter 1 Jahr	16,0%	84,0%	100,0%	25
1 bis unter 5 Jahre	12,3%	87,7%	100,0%	227
5 bis unter 10 Jahre	10,6%	89,4%	100,0%	151
10 bis unter 15 Jahre	11,6%	88,4%	100,0%	95
15 bis unter 20 Jahre	15,2%	84,8%	100,0%	105
über 20 Jahre	15,7%	84,3%	100,0%	121
Gesamt	13,0%	87,0%	100,0%	724

Hinsichtlich des Wissens über die Gültigkeitsdauer des Fahrerqualifizierungsnachweises zeigen sich keine Unterschiede in Abhängigkeit von der Dauer der Unternehmenszugehörigkeit, gleiches gilt für die Dauer der Weiterbildung.

Zusammenfassend ist also festzuhalten, dass weder in Bezug auf die subjektive Einschätzung zum Wissen über den Qualifizierungsnachweis noch hinsichtlich des tatsächlichen Wissens über die Gültigkeitsdauer und die Dauer der Weiterbildung nennenswerte Unterschiede für die einzelnen Transportgewerbearten, Altersgruppen und Gruppen der Dauer der Unternehmenszugehörigkeit gefunden wurden. Demnach sind bessere Informationen über die Notwendigkeit der Weiterbildung und Gültigkeit des Qualifizierungsnachweises für all diese untersuchten Gruppen gleichermaßen zu empfehlen, denn immerhin fühlen sich mehr als die Hälfte der LenkerInnen mittelmäßig bis schlecht informiert.

#### **4.7 Wissensstand über die neue Grundqualifikation und Weiterbildung in Abhängigkeit von Zahl und Art der Informationsquellen**

Im Rahmen der Befragung wurden die LenkerInnen nicht nur nach ihrer Selbsteinschätzung bzw. ihrem tatsächlichen Wissen zum Fahrerqualifizierungsnachweis befragt, es wurde auch erhoben, welche und wie viele Informationsquellen die Befragten nutzten. Damit können gezielt Mängel einzelner Informationsquellen aufgedeckt werden und in weiterer Folge Empfehlungen abgegeben werden, auf welche Art die LenkerInnen besser infor-

miert werden können. Zudem ist die Frage entscheidend, ob es notwendig ist, bei der Information der BerufslenkerInnen möglichst viele unterschiedliche Info-Kanäle zu bedienen, oder ob die verstärkte Aktivität eines einzelnen (etwa Betriebsräte) genügt.

In folgendem Abschnitt wird genauer untersucht, ob Art und Anzahl der genutzten Informationsquellen einen Einfluss darauf haben, wie gut die LenkerInnen subjektiv und objektiv über Lenk- und Ruhezeiten sowie über die Grundqualifikation und Weiterbildung für BerufslenkerInnen Bescheid wissen.

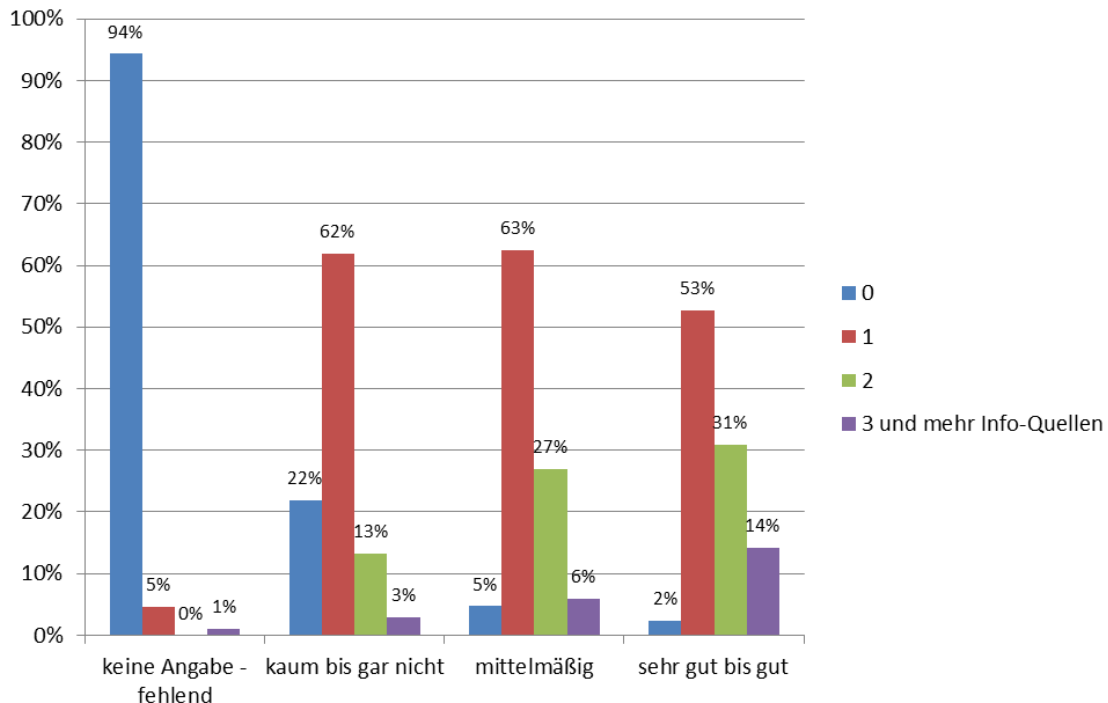
Bei der Antwort auf die Frage, woher die LenkerInnen ihre Informationen zum Fahrerqualifizierungsnachweis bekommen, waren Mehrfachantworten möglich, auszuwählen war zwischen „Arbeitgeber“, „Arbeiterkammer“, „Gewerkschaft“, „Betriebsrat“ und „anderen“. Somit kann in weiterer Folge addiert werden, wie viele unterschiedliche Informationsquellen die LenkerInnen jeweils angegeben haben. Für die weiteren Auswertungen wurden 3, 4 und 5 Nennungen zur Gruppe „drei und mehr“ (N=69) zusammengefasst.

**Tabelle 38 Anzahl unterschiedlicher Informationsquellen zu Grundqualifikation und Weiterbildung**

	Häufigkeit	Prozent	Gültige Prozente	Kumulierte Prozente
0	125	15,6	15,6	15,6
1	415	51,8	51,8	67,4
2	192	24,0	24,0	91,4
3	59	7,4	7,4	98,8
4	8	1,0	1,0	99,8
5	2	,2	,2	100,0
Gesamt	801	100,0	100,0	

### 4.7.1 Anzahl der Informationsquellen und subjektiver Wissensstand

**Abbildung 43** Selbsteinschätzung zum Wissensstand über Grundqualifikation und Weiterbildung und Anzahl an Informationsquellen



Im Fragebogen waren die LenkerInnen zuerst danach gefragt worden, wie gut sie ihrer Meinung nach über die neue Grundqualifikation und Weiterbildung Bescheid wissen und erst danach, von wem sie ihre Informationen beziehen. Daraus ergibt sich folgende Interpretation der Ergebnisse:

Zusammengefasst zeigt sich, dass mit der Anzahl an unterschiedlichen Informationsquellen der objektive und subjektiv wahrgenommene Wissensstand steigt. Je mehr Informationsquellen von den LenkerInnen genannt werden, umso besser wissen sie über den Fahrerqualifizierungsnachweis – dessen Gültigkeitsdauer und die Dauer der Weiterbildung – Bescheid.

Geben beispielsweise in der Gruppe der Personen, die meinen, kaum bis gar nicht Bescheid zu wissen, 22 Prozent keine einzige und nur 13 Prozent die Antwort, sich auf zwei unterschiedliche Informationsquellen zu stützen, so sind es in der Gruppe der Befragten, die angeben sehr gut bis gut informiert zu sein, rund 31 Prozent, die sich auf zwei Quellen stützen und nur fünf Prozent die keine einzige Informationsquelle nennen. Damit nennen in der informierten Gruppe mehr als doppelt so viele zwei sowie drei und mehr Informationsquellen als in der schlecht informierten Gruppe (siehe Abbildung 43). Die Ergebnisse belegen, dass jene die sich sehr gut informiert fühlen, auffallend häufig 2, 3 und mehr Quellen nennen, von denen sie ihre Informationen beziehen (45 Prozent). Jene die mittelmäßig

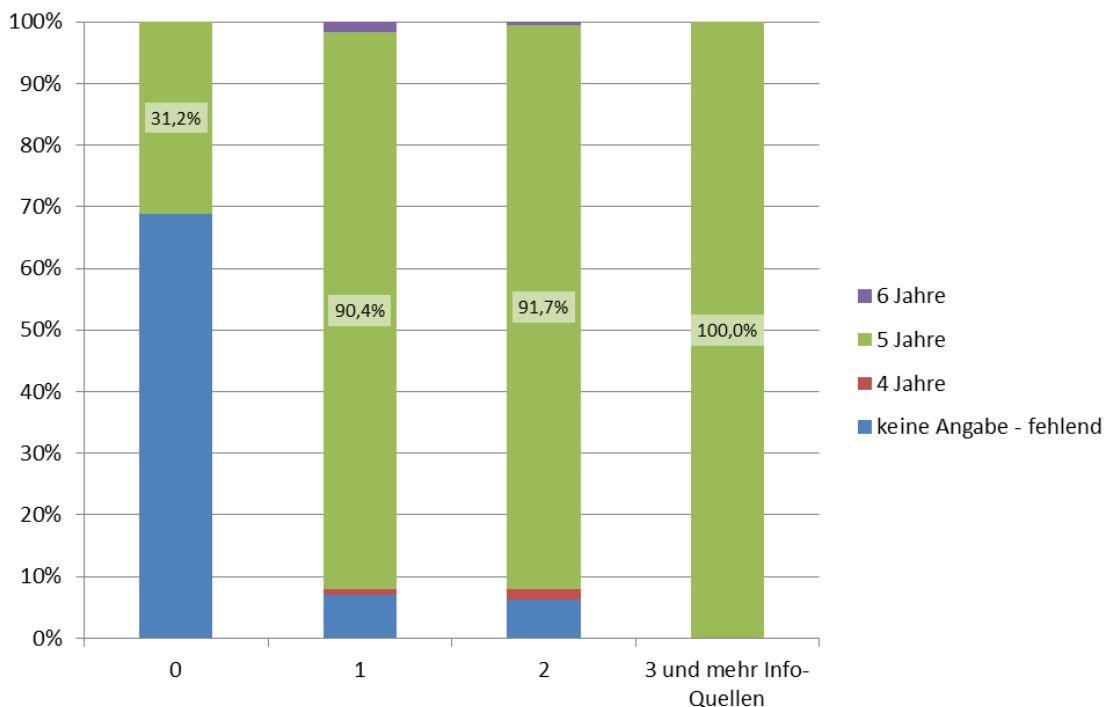
Bescheid wissen, konzentrieren sich sehr häufig auf nur eine Informationsquelle (rund 63 Prozent). LenkerInnen, die sich kaum bis gar nicht informiert fühlen, können auffallend selten auf 2, 3 oder mehr Informationskanäle verweisen (rund 16 Prozent). Anders ausgedrückt, fühlen sich LenkerInnen, die 3 und mehr Informationsquellen nennen, zu 73 Prozent sehr gut bis gut informiert, nur 4 Prozent kaum bis gar nicht.

Auffallend ist auch, dass jene Personen, die keine Angaben gemacht haben, wie gut sie sich informiert fühlen, auch keine Angaben gemacht haben, woher sie ihre Information beziehen. Möglicherweise gibt es eine Gruppe von etwa 15 bis 30 Prozent, die mit diesem Thema überhaupt nichts anfangen kann – immerhin wurden Fragen, die zum Ende des Fragebogens gestellt wurden, beantwortet. Es ist also nicht der Fall, dass von dieser Gruppe der zweite Teil des Fragebogens einfach ausgelassen wurde.

#### 4.7.2 Anzahl der Informationsquellen und objektiver Wissensstand

Mit der Anzahl der Infokanäle steigt der Anteil jener, die die Frage richtig beantworteten, zT sind die Unterschiede auch statistisch signifikant. Detaillierte Datentabellen finden sich im Anhang (Kapitel 4).

**Abbildung 44** richtige Antworten zur Gültigkeitsdauer des Fahrerqualifizierungsnachweises und Zahl der Informationsquellen<sup>27</sup>

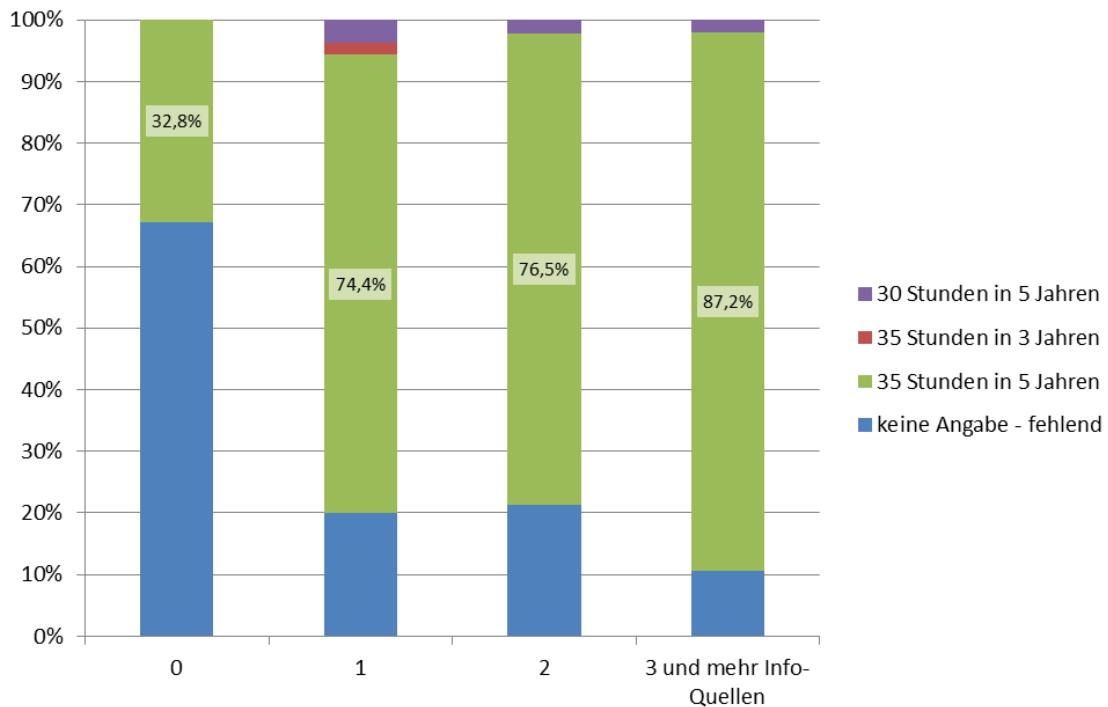


<sup>27</sup> richtige Antworten sind in dieser und den folgenden beiden Grafiken grün eingefärbt



In Kapitel 4.6.2 hat sich gezeigt, dass 18 Prozent keine oder falsche Angaben zur Geltungsdauer des Qualifizierungsnachweises machen, Abbildungen 44 und 45 verdeutlichen, dass falsche Angaben überwiegend von jenen gemacht werden, die keine Informationsquellen nennen (können).

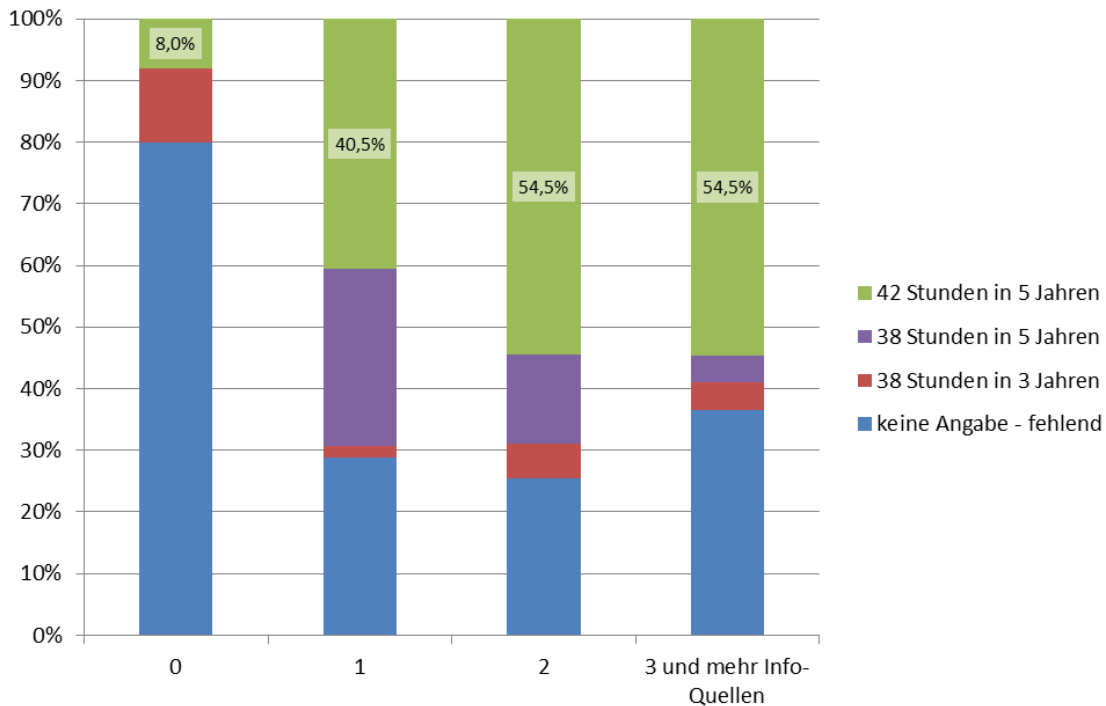
**Abbildung 45 richtige Antworten zur Dauer der Weiterbildung bei einer Führerscheinklasse und Zahl der Informationsquellen**



Hinsichtlich des Wissens über die Dauer der Weiterbildung zeigt sich bei LenkerInnen mit einem Führerschein (C oder D), dass der Anteil jener, die die richtige Antwort wissen, mit der Zahl der Infokanäle steigt.

Bei LenkerInnen, die beide Führerscheine besitzen (C+D) zeigt sich, dass jene, die sich nur auf einen Infokanal stützen, im Schnitt zu 60 Prozent falsch liegen, Befragte die zumindest zwei Info-Quellen nennen, geben zwar öfter die richtige Antwort, liegen aber immer noch zu 45 Prozent falsch. Dies kann ihre Ursache generell in der zu geringen Info für diese Gruppe liegen oder auch in widersprüchlichen Aussagen der für die Interpretation der Gesetze zuständigen AkteurInnen.

**Abbildung 46** richtige Antworten zur Dauer der Weiterbildung bei zwei Führerscheinklassen und Zahl der Informationsquellen



### 4.7.3 Art der Informationsquelle und subjektiver Wissensstand

Wie Tabelle 38 verdeutlicht, hat rund die Hälfte der Befragten lediglich eine einzige Informationsquelle genannt. Wie oben gezeigt spielt die Anzahl der informierenden Quellen eine bedeutsame Rolle; in diesem Abschnitt wird der Frage nachgegangen, inwiefern die Informationsquelle selbst eine Rolle spielt, wie gut sich die LenkerInnen informiert fühlen (im darauffolgenden Abschnitt wird auch untersucht, ob es Zusammenhänge zum tatsächlichen Informationsstand gibt).

Untersucht man die drei Gruppen („sehr gut bis gut informiert“, „mittelmäßig informiert“ und „kaum bis gar nicht informiert“) so zeigt sich, dass in allen drei Gruppen Arbeitgeber und Betriebsrat als häufigste Informationsquellen genannt werden, danach kommen Gewerkschaft und Arbeiterkammer und zT auch noch andere Informationsquellen (genannt werden Freunde, Zeitschriften). Der Chi-Quadrat Test ergibt keine Unterschiede der subjektiven Informiertheit in Abhängigkeit zur genannten Informationsquelle. Insgesamt zeigen sich alle, die zumindest eine Informationsquelle nennen, zu 49 Prozent als sehr gut bis gut informiert (erwähnt sei nochmals, dass das Niveau bei 2 sowie bei 3 und mehr Infoquellen mit 57 bzw 73 Prozent wesentlich höher lag).

**Tabelle 39 Gruppen der subjektiven Informiertheit und Art der Informationsquelle**

	Sehr gut bis gut informiert		Mittelmäßig informiert		Kaum bis gar nicht informiert	
	Häufigkeit	Prozent	Häufigkeit	Prozent	Häufigkeit	Prozent
Arbeitgeber	64	34,4	47	29,4	21	32,3
Arbeiterkammer	18	9,7	20	12,5	7	10,8
Gewerkschaft	22	11,8	18	11,3	3	4,6
Betriebsrat	37	19,9	47	29,4	13	20,0
andere	45	24,2	28	17,5	21	32,3
N =	186	100,0	160	100,0	65	100,0

#### 4.7.4 Art der Informationsquelle und objektiver Wissensstand

Die Vorgehensweise der Auswertungen erfolgte analog zum obigen Kapitel zum subjektiven Wissensstand. Insgesamt zeigten sich in den Antworten zu den Fragen zum Gültigkeitszeitraum des Fahrerqualifizierungsnachweises und der Dauer Weiterbildung keine signifikanten Unterschiede in Bezug auf die einzelnen Informationsquellen. Das bedeutet, die Art der Informationsquelle hatte keinen systematischen Einfluss darauf, wie richtig oder falsch jemand antwortete.

#### 4.7.5 Fazit – Empfehlungen

In den Auswertungen zur Zahl der Informationsquellen zeigte sich, je mehr unterschiedliche Informationsquellen, umso besser fühlten sich die LenkerInnen informiert und umso besser wussten sie auch tatsächlich Bescheid. Hinsichtlich der Art der Informationsquelle, also ob die LenkerInnen durch ArbeitgeberInnen, Interessensvertretungen oder BetriebsrätInnen vor Ort informiert worden waren, konnten keine Unterschiede gefunden werden.

Die Schlussfolgerung daraus ist, dass es nicht ausreicht, wenn ein einzelner Infokanal (zB die Gewerkschaft oder der BetriebsrätInnen im Unternehmen) seine Infotätigkeit erhöht. Notwendig ist, dass alle beteiligten AkteurInnen – auch die ArbeitgeberIn – einerseits ihr Infoangebot verbessern und andererseits insofern aufeinander abstimmen, als es Widersprüche zu vermeiden gilt, um Unsicherheiten – etwa über Ausbildungsdauer – aus dem Weg zu räumen. Das bedeutet, dass die Informationen konsistent sein müssen, denn widersprüchliche Aussagen führen zu noch mehr Unsicherheit, welche Regelungen nun tatsächlich gelten.

Vor dem Hintergrund der sich teilweise zuwiderlaufenden Interessenslagen ist auch verständlich, dass eine Information aus einer einzigen Quelle nicht so glaubwürdig ist, wie wenn sie von mehreren Seiten an die LenkerInnen herangetragen wird. Würde beispielsweise die Information, dass die Lenkzeit unter bestimmten Voraussetzungen überschritten werden darf (eine Regelung, die den ArbeitgeberInnen entgegen kommt) ausschließlich von ArbeitgeberInnenseite kommuniziert, würde die Skepsis darüber sicher nicht zu einem besseren Wissensstand der LenkerInnen führen. Erst wenn mehrere beteiligte AkteurInnen diese Information liefern, ist sie glaubwürdig.