

Just in time! Lenk- und Ruhezeiten machen sicher

Überlange Lenkzeiten, egal ob bei BusfahrerInnen, EisenbahnerInnen oder LKW-FahrerInnen, gefährden die LenkerInnen und sind ein Risiko für alle anderen VerkehrsteilnehmerInnen.

Nur ausgeruht sind FahrzeugführerInnen sicher unterwegs. Daher müssen bestehende Regelungen, die die Arbeitszeiten begrenzen, entschieden durchgesetzt werden!



Jobs im grenzüberschreitenden Verkehr sind für viele Beschäftigte mit langen und atypischen Arbeitszeiten verbunden. PilotInnen und FlugbegleiterInnen fliegen in Langstreckenflügen über Zeitzonen hinweg; bei Kurzstreckenflügen bleibt aufgrund der dicht getakteten Hin- und Rückflüge kaum Zeit zu pausieren und zu essen. Für LKW- und BusfahrerInnen sind trotz der zahlreichen Vorschriften und Regulierungen (siehe Kasten) überlange Fahrzeiten an der Tagesordnung.

Regulierung der Lenk- und Ruhezeiten im Straßenverkehr

Für den Straßenverkehr gibt es eine Reihe von sektorspezifischen europaweiten Rahmenvorschriften, die zu mehr Sicherheit und zu angemesseneren Arbeitsbedingungen der LenkerInnen führen sollten. Dazu zählen die Verordnung (EG) Nr. 561/2006 zu Lenk- und Ruhezeiten, die Richtlinie 2002/15/EG zur Arbeitszeit von Personen, die Fahrtätigkeiten ausüben, sowie die Richtlinie 2006/22/EG „Durchsetzungsrichtlinie“, die Mindestbedingungen für die Durchführung von Kontrollen und ausführliche rechtliche und technische Vorschriften für das Kontrollgerät im Straßenverkehr (Verordnung (EWG) Nr. 165/2014)¹ festlegt.

In Österreich wird die Einhaltung dieser Vorschriften vom Arbeitsinspektorat sowie der Verkehrspolizei überwacht. Zwischen Jänner 2011 und 2012 wurden an die 150.000 LenkerInnen im Personen- und Güterverkehr überprüft,² mehr als die Hälfte davon waren mit nicht-österreichischen Kennzeichen unterwegs. Dabei verzeichneten die InspektorInnen an die 190.000 Übertretungen. Großen Anteil an den Übertretungen hatte die Einhaltung der Lenkpausen und der Ruhezeit, d.h. die LenkerInnen machten entweder gar keine oder zu kurze Lenkpausen, waren zulange im Dienst eingesetzt oder hielten die täglichen Ruhezeiten von 11 Stunden nicht ein. Immerhin fast 2.000 Übertretungen betrafen das fehlerhafte Funktionieren oder den Missbrauch der Fahrtenschreiber.

INFO

Europas BerufskraftfahrerInnen am Limit

In einer groß angelegten Studie erhob die Europäische TransportarbeiterInnenföderation (ETF)³ die Arbeits- und Lebensbedingungen von ca. 1.000 BerufskraftfahrerInnen, die im grenzüberschreitenden Einsatz sind. Die Ergebnisse sind alarmierend und zeigen, dass die Intention der Gesetzgebung und die Praxis deutlich auseinanderliegen. Den FahrerInnen wird der grundsätzliche Zugang zu Sozial- und Grundrechten verweigert, der ihnen laut Gesetz zusteht.

- ✓ 60 Prozent der Befragten verbringen zwischen 3 und 12 Wochen tausende Kilometer von zu Hause entfernt, nachdem sie in Kleinbussen oder mit Billigfliegern von ihrem Heimatland in das Land befördert wurden, von dem aus sie ihre Arbeit verrichten sollen. Rechtswidrige Praktiken zur maximalen Ausnutzung der Arbeits- und Fahrtzeiten sind an der Tagesordnung. Rund 60 Prozent der befragten FahrerInnen gaben an, dass es ihnen häufig nicht möglich war, die vorgeschriebenen Pausen einzulegen. Durchschnittlich arbeiten FahrerInnen 11,5 Stunden täglich bzw. 57,5 Stunden in der Woche.
- ✓ 95 Prozent der Befragten verbringen ihre Pausen, Ruhezeiten, ebenso wie die Wochenenden, in ihrem LKW oder in improvisierten Baracken. Jedoch verbietet die Lenk- und Ruhezeitenverordnung FahrerInnen, ihre regelmäßige wöchentliche Ruhezeit im LKW zu halten. Es ist Aufgabe der Unternehmen, angemessene Unterbringungsmöglichkeiten bereitzustellen. Da aber die meisten FahrerInnen nur ein Fixgehalt von 300 Euro monatlich bekommen, sind sie nicht in der Lage, Unterbringungskosten selbst zu bezahlen. Viele bereiten ihre Mahlzeiten im LKW zu, manche nehmen über mehrere Wochen hinweg keine warme Mahlzeit zu sich.
- ✓ Die FahrerInnen sind dubiosen Beschäftigungs- und Besoldungssystemen unterworfen, die ihnen den Zugang zu sozialen und ArbeitnehmerInnenrechten und -ansprüchen verwehren. Auch Scheinselbstständigkeit und erfolgsabhängige Vergütungen sind üblich. Rund 60 Prozent der von der ETF befragten FahrerInnen wurden nach zurückgelegten Kilometern bezahlt. Der übliche Satz beträgt 10 Euro pro 100 zurückgelegte Kilometer. Die Vergütung pro Kilometer ist aber



verboten, wenn diese eine negative Auswirkung auf die Sicherheit im Straßenverkehr haben könnte. Beim Großteil der FahrerInnen besteht der Lohn zu 30 Prozent aus einer monatlichen durch vertragliche Verpflichtungen gesicherten Vergütung und zu 70 Prozent aus Tagegeldern und anderen „leistungsabhängigen“ Vergütungen. Derartige Vergütungssysteme wirken sich unmittelbar auf ihre Sozialleistungen aus, da nur das monatliche Festgehalt bei deren Berechnung berücksichtigt wird. Auch diese Praxis ist rechtswidrig: Denn auf ArbeitnehmerInnen, die ihre arbeitsvertraglichen Pflichten in mehreren Vertragsmitgliedstaaten erbringen, ist das Recht des Mitgliedstaates anzuwenden, in dem die Arbeit für den Dienstgeber verrichtet wird (siehe S. 26).

Die Situation in Österreich: überlange Lenkzeiten

In einer Umfrage der Arbeiterkammer Wien gab nur etwa die Hälfte der befragten LenkerInnen an, die gesetzlich vorgeschriebenen Lenkzeiten nie zu überschreiten.⁴ Überlange Lenkzeiten sind für

FahrerInnen ein derart brisantes Thema, dass sich 56 Prozent der Befragten sogar mehr Kontrollen wünschen, obwohl nach derzeitiger Praxis in erster Linie die FahrerInnen für die Nichteinhaltung der Lenkzeiten bestraft werden. Überlange Lenkzeiten sind auch ein Sicherheitsrisiko für alle übrigen VerkehrsteilnehmerInnen: Im November des Vorjahres verursachte ein LKW-Fahrer einen Unfall auf der A1 mit einem anderen Fahrzeug. Der Lenker war zum Zeitpunkt des Unfalls bereits 36 Stunden ununterbrochen unterwegs. Er verwendete zwei Fahrerkarten, um den digitalen Tachographen, der die Lenk- und Ruhezeitvorschriften aufzeichnet, auszutricksen.⁵ Andere durchaus übliche Praktiken sind Manipulationen der Kontrollgeräte durch die Verwendung von Magneten, um Ruhezeiten zu simulieren. Die große zusätzliche Gefahr dabei ist, dass durch diese Praxis relevante Sicherheitssysteme der LKWs ausgeschaltet werden und die LKW-FahrerInnen nicht nur sich selbst, sondern auch andere VerkehrsteilnehmerInnen massiv gefährden. Die Folgen solcher Verstöße gegen die Fahrtenschreiberverordnung werden vom letzten Glied der Lieferkette ausgebadet – den

Alltag für Europas
BerufskraftfahrerInnen:
Essen auf Rädern und wochenlange Touren

Europaweiter Straßengütertransport – undurchsichtige Beschäftigungssysteme

Quelle: ETF (2013): Moderne Sklaverei im heutigen Europa?, Brüssel, S. 6



Rumänische LKW-FahrerInnen werden über eine Vermittlungsagentur in Rumänien eingestellt. Die Vermittlungsagentur ist von einem Transportunternehmen beauftragt, das seinen Sitz in Zypern hat, wo die Steuergesetze und die für Sozialversicherungsbeiträge geltenden Regeln deutlich vorteilhafter sind. Alle eingesetzten LKWs sind in Zypern registriert. Die FahrerInnen allerdings haben noch niemals eine Beförderung in Rumänien, geschweige denn in Zypern, durchgeführt. Sie arbeiten überwiegend in Westeuropa. Derartige komplizierte, grenzüberschreitende Beschäftigungssysteme hindern die FahrerInnen daran, die Rechte und Ansprüche geltend zu machen, die ihnen zustehen.

FahrerInnen. Anweisungen werden aber von „oben“, den Transportfirmen oder anderen Akteuren der Transportkette ausgesprochen (Versender, Spediteure, usw.). Eine konsequente Umsetzung der Mit-

» Überlange Lenkzeiten ohne Pausen, Stundenlöhne von 2,20 Euro, dazu erfolgsabhängige Vergütung, hoher Zeitdruck durch den Auftraggeber, ständige Überwachung, wochenlange Abwesenheit von zuhause: Arbeitsalltag von Europas BerufskraftfahrerInnen! «

haftung würde die Straßentransportunternehmen stärker in die Pflicht nehmen und ihnen die volle Verantwortung für Übertretungen zuweisen.

Die Kontrolle der Einhaltung von Lenkzeiten ist ein heiß diskutiertes Thema. Insbesondere von

Seiten der UnternehmerInnen wird immer wieder der Ruf nach flexibleren Gesetzen und „Toleranzen“ laut. Aktuell beklagen ArbeitgebervertreterInnen der Branche, dass angesichts der langen Wartezeiten an den Grenzen durch die Wiedereinführung der Grenzkontrollen hohe Mehrkosten durch Standzeiten entstehen. Insofern fordern sie, die Lenk- und Ruhezeitenvorschriften für KraftfahrerInnen vorübergehend zu lockern, Arbeitszeiten zu flexibilisieren⁶ oder Standzeiten bzw. sonstige „unproduktive Zeiten“ wie das Be- und Entladen der LKWs nicht mehr zu vergüten. Jedoch zählt das Gütertransportgewerbe in Österreich bereits jetzt zu jenen Branchen, in denen am häufigsten Überstunden geleistet werden, nämlich insgesamt fast 7 Mio. Überstunden im Jahr. Gleichzeitig sind auch die durchschnittlichen Überstunden pro Kopf sehr hoch: ein Beschäftigter im Gütertransportgewerbe erbringt im Durchschnitt 4,3 Überstunden pro Woche.⁷ Jedenfalls besteht bereits bei den geltenden Regelungen die Möglichkeit in begründeten und aufgezeichneten Fällen Lenkzeiten zu überschreiten.

Just-in-time ...

In einer Studie der Europäischen Agentur für Sicherheit und Gesundheitsschutz am Arbeitsplatz⁸ wird dem Umgang mit Arbeitszeit besonderes Gewicht für die schwindende Attraktivität des Berufs LKW-FahrerIn beigemessen. Nicht nur lange Abwesenheitszeiten von zuhause, sondern auch der Zeitdruck, pünktlich und flexibel zu liefern, der durch die Verbreitung von Just-in-time-Management und den Einsatz neuer technischer Entwicklungen im Logistiksektor entsteht, belastet die FahrerInnen. Darüber hinaus wird ihnen die Erledigung zusätzlicher Aufgaben wie das Be- und Entladen von LKWs aufgebürdet. Rund 80 Prozent der FahrerInnen werden für Be- und Entladetätigkeiten nicht bezahlt.⁹ Gleichzeitig werden sie immer mehr überwacht. Neue Technologien wie GPS machen es möglich, genau nachzuvollziehen, wo sich LKW und FahrerInnen gerade befinden, wie lange sie wofür unterwegs gewesen sind und wie lange sie pausiert haben. Leider werden diese Kontrolltechnologien kaum im Sinne des Beschäftigtenschutzes angewendet, sondern als Druckmittel, noch schneller und effizienter zu arbeiten. Immer mehr FahrerInnen beschwerten sich, dass sie über jede Minute außerhalb des Fahrzeugs Rechenschaft ablegen müssen, auch in den Pausen.

FernbusfahrerInnen unter Druck

Nicht nur im Güterverkehr, auch in anderen Branchen des Verkehrswesens gewinnt die Einhaltung von Lenkzeit- und Ruhezeitbestimmungen an Brisanz.

Die Fernbus-Branche boomt. Ab 5 Euro kann man bereits mit dem Bus durch Europa reisen. Seit in Deutschland 2013 der Fernbusmarkt liberalisiert wurde, hat sich dieser rasant entwickelt. In Österreich hingegen werden (noch) Kraftfahrlinekonzessionen vergeben, um bestimmte Strecken mit einem Busunternehmen regelmäßig befahren zu dürfen. Jedoch können österreichische Unternehmen via Tochterfirmen in Deutschland Touren nach Österreich starten. Insofern haben auch sie von der Liberalisierung in Deutschland profitiert.¹⁰ Umgekehrt bedienen natürlich auch deutsche Busunternehmen, allen voran MeinFernbus/Flixbus, von Deutschland aus den österreichischen Markt. Die günstigen Preise gehen häufig auf Kosten

der Arbeitsbedingungen der BuslenkerInnen und letztlich – angesichts von überlangen Arbeitszeiten – auch der Sicherheit. Im Fernbusverkehr häufen sich die Verstöße gegen die Lenk- und Ruhezeiten. Mobifair recherchierte in Deutschland, dass FernbusfahrerInnen von 5 Uhr früh bis 22 Uhr unterwegs sind. Die erlaubte Lenkzeit beträgt zehn Stunden, allerdings ist die Arbeitszeit in der Regel deutlich länger: Mit ein- und ausladen, verkaufen von Snacks und Getränken oder im Falle von zwei sich abwechselnden KollegInnen kommen die FahrerInnen auf 15 bis 16 Stunden am Tag. Das deutsche Bundesamt für Güterverkehr veröffentlichte jüngst einen Sonderbericht zum Thema Fernbusse und Kontrollen. Die Zahlen belegen, dass die Verstöße im Bereich der Fahrpersonalvorschriften „deutlich angestiegen“ seien.¹¹ Die Ergebnisse bestätigen die Recherchen von mobifair, dass jede vierte Fernbusfahrt eigentlich „gefährlich“ ist, weil hier vorrangig gegen Schutzgesetze für die Lenk- und Ruhezeiten verstoßen wird. ■

- ¹ Europäische Kommission (2014): Bericht der Kommission an das Europäische Parlament und den Rat über den Stand des Kraftverkehrsmarkts in der Union, Brüssel
- ² Bundesanstalt für Verkehr (2013): Berichtslegung der Bundesanstalt für Verkehr an die Europäische Kommission aufgrund von Straßen- und Betriebskontrollen in Österreich, Wien
- ³ ETF (2013): Moderne Sklaverei im heutigen Europa?, Brüssel
- ⁴ Greil, F./Hader, T./Ruziczka, R. (2012): BerufslenkerInnen am Wort, AK Wien, S. 37-39
- ⁵ 36 Stunden am Steuer: Lkw-Fahrer verursacht Unfall auf A1, Die Presse, 20.11.2015
- ⁶ Logistiker fordern flexiblere Gesetze und weniger Steuern, Wirtschaftsblatt, 7.10.2015
- ⁷ Mikrozensus Daten der Statistik Austria, 2014, eigene Auswertungen
- ⁸ European Agency for Health and Safety at Work (2011): OSH in figures: Occupational safety and health in the transport sector – An overview, Luxemburg
- ⁹ ETF (2013): Moderne Sklaverei im heutigen Europa?, Brüssel
- ¹⁰ Fernbusse: Billigflieger auf vier Rädern, Der Standard, 4.7.2015
- ¹¹ Deutlicher Anstieg der Beanstandungsquote, mobifair, 11.3.2016