



universität
wien

DIPLOMARBEIT

Titel der Diplomarbeit

„LKW-Fahrer: zwischen Belastung und Krise“

Gerald Steinwender

angestrebter akademischer Grad

Magister der Sozial- und Wirtschaftswissenschaften (Mag. rer. soc. oec.)

Wien, 2011

Studienkennzahl lt. Studienblatt: A 121

Studienrichtung lt. Studienblatt: Soziologie (sozial-/wirtschaftsw. Stud.)

Betreuer: Doz. Dr. Ralf Risser

Danksagung

Bei der Anfertigung dieser Arbeit wurde ich von vielen Menschen in besonderem Maße unterstützt, welchen ich an dieser Stelle im gebührenden Ausmaß danken will.

An erster Stelle möchte ich Herrn Doz. Dr. Ralf Risser für die Betreuung dieser Arbeit und die tatkräftige Unterstützung bei der Planung und Durchführung danken. Seine wertvollen Hinweise auf einschlägige Fachliteratur und Ratschläge zu methodologischen Aspekten haben ein großes Stück zum Gelingen dieser Arbeit beigetragen.

Nicht minder möchte ich meinen Eltern danken, die mir bei der Durchführung der Befragung sehr stark unter die Arme gegriffen haben. Ebenso gilt mein besonderer Dank Herrn Karl Dabernig, der die Befragung bei Magdeburg in Deutschland durchgeführt hat, Herrn Werner Beil für die Vermittlung von Intensivinterviews sowie Frau Lydia und Herrn Karl Schnitzer für ihre Unterstützung in der Befragungsphase.

Schließlich gebührt den 131 LKW-Fahrern der wohl größte Dank für ihren Zeitaufwand, ohne welchen diese Studie nicht durchführbar gewesen wäre.

Inhaltsverzeichnis

Abbildungsverzeichnis	6
Kurzzusammenfassung	8
Abstract	9
Einleitung und Forschungsziele	10
Problemstellung	10
Forschungsziele und Aufbau	11
Kapitel I – Theoretische Basis	13
1.1 Zum Berufsbild des LKW-Fahrers	13
1.1.1 Tätigkeitsbereich und Anforderungen	13
1.1.2 Arbeitszeiten & Gesetze	16
1.1.3 Die Transportwirtschaft.....	17
1.1.4 Belastungs- und Risikoprofil von LKW-Fahrern	21
1.1.5 Das Fremd- und Selbstbild der „Straßen-Cowboys“	26
1.2 Fahrstress	29
1.2.1 Definitionen.....	29
1.2.2 Transaktionale Stresskonzepte	32
1.2.3 Stresserleben in der Arbeitswelt	34
1.2.4 Persönliche Faktoren des Stresserlebens	38
1.2.5 Auswirkungen von Stress	40
1.3 Fahrertypen	41
1.3.1 Der sicherheitsbewusste Typ.....	43
1.3.2 Der selbstkritische Typ	44
1.3.3 Der unauffällige Typ.....	45
1.3.4 Der gleichgültige Typ.....	46
1.3.5 Der gestresste Typ	47
1.3.6 Der Draufgänger-Typ.....	48

Kapitel II – Die Befragung	50
2.1 Theoretische Konzeptionen	50
2.1.1 Innere Dispositionen	51
2.1.2 Äußere Einflussfaktoren auf das Fahrverhalten.....	52
2.2 Forschungsplanung	55
2.2.1 Befragungsgegenstand.....	55
2.2.2 Intensivinterviews	56
2.3 Der Fragebogen	58
Kapitel III –Ergebnisse	60
3.1 Demografie	60
3.2. Arbeitsbedingungen	62
3.2.1 Berufsstatus, Tätigkeitsbereich und Beladung.....	62
3.2.2 Streckenkenntnis, Jahresfahrleistung, Fahrbesatzung und Entlohnung	63
3.2.3 Arbeits- und Ruhezeiten	64
3.2.4 Arbeitsklima	69
3.3 Fahrerfortbildung	70
3.4 Physikalische Umwelt	72
3.4.1 Fahrzeugzustand und Ladungssicherung.....	72
3.4.2 Verkehrssicherheit des LKW	73
3.4.3 Straßenzustand	74
3.4.4 Schadstoffklassen und Umweltbelastung	75
3.5 Andere Verkehrsteilnehmer	77
3.5.1 LKW und PKW.....	77
3.5.2 Probleme und Konflikte mit anderen Straßenbenutzern	79
3.6 Recht und Verstöße	82
3.7 Verkehrssicherheit	83
3.7.1 Müdigkeit beim Fahren und Anlegen des Sicherheitsgurtes.....	83
3.7.2. Beteiligung an Verkehrsunfällen und Gefahrenquellen.....	85
3.7.3 Beeinträchtigungen beim Fahren und Maßnahmen zur Verbesserung der Fahrsicherheit.....	86
3.8 Die Transportwirtschaft	88
3.8.1 Charakteristika der Transportwirtschaft	88
3.8.2 Die Wirtschaftskrise und ihre Auswirkungen.....	89

Kapitel IV –Nachbetrachtung und Diskussion	92
4.1 Frächterbefragung.....	92
4.2 Zusammenfassung und Diskussion der Ergebnisse.....	93
4.2.1 Arbeitsbedingungen.....	94
4.2.2 Fahrerfortbildung	97
4.2.3 Fahrzeugmängel.....	98
4.2.4 Umweltbelastung durch den LKW-Verkehr.....	99
4.2.5 Andere Verkehrsteilnehmer	100
4.2.6 Verkehrssicherheit.....	101
4.2.7 Die Transportwirtschaft und die Wirtschaftskrise	104
4.3 Abschließende Betrachtungen.....	106
Resümee.....	108
Literatur	109
Anhang	123

Abbildungsverzeichnis

Kapitel I

Abbildung 1: LKW-Fahrer Ausbildung neu	15
Abbildung 2: Lenkzeitenverordnung 2007	16
Abbildung 3: Straßengüterverkehr österreichischer Unternehmen.....	18
Abbildung 4: Entwicklung der Anzahl österreichischer Betriebe im Güterverkehr	19
Abbildung 5: Relevante Belastungskomponenten für LKW-Fahrer	22
Abbildung 6: Impressionen vom Trucker & Country Festival Interlaken (2010)	28
Abbildung 7: Belastungs- und Stressbegriffe	29
Abbildung 8: Transaktionales Stressmodell nach Lazarus/Cox.....	34
Abbildung 9: Beispiele für Stressreaktionen	38
Abbildung 10: Faktoren in der LKW-Fahrertypologie nach Evers.....	41
Abbildung 11: „Sicherheitsbewusster Typ“	44
Abbildung 12: „Selbstkritischer Typ“	45
Abbildung 13: „Unauffälliger Typ“	45
Abbildung 14: „Gleichgültiger Typ“	47
Abbildung 15: „Gestresster Typ“	48
Abbildung 16: „Draufgänger-Typ“	49

Kapitel II

Abbildung 17: Theoretisches Konzept	51
Abbildung 18: Fragestellungen	59

Kapitel III

Abbildung 19: Demographische Merkmale der Stichprobe	61
Abbildung 20: Berufsstatus, Tätigkeitsbereich und Beladung	62
Abbildung 21: Frachtgut	63
Abbildung 22: Streckenkenntnis, Jahresfahrleistung, Fahrbesatzung und Entlohnung	63
Abbildung 23: Arbeitszeiten und Nachtarbeit	65
Abbildung 24: Anteil der Nachtarbeit an der Gesamtarbeitszeit	65
Abbildung 25: Arbeitsinhalte	67
Abbildung 26: Schwierigkeiten beim Einhalten der gesetzlichen Ruhezeiten - Häufigkeiten	68
Abbildung 27: Schwierigkeiten beim Einhalten der gesetzlichen Ruhezeiten - Gründe	68
Abbildung 28: Arbeitsdruck.....	69
Abbildung 29: Arbeitsklima	69
Abbildung 30: Fahrerweiterbildung	71
Abbildung 31: Bewertung der letzten Fortbildungseinheit	71
Abbildung 32: Fahrzeugmängel.....	72
Abbildung 33: Scheitern der vorschriftsmäßigen Ladungssicherung.....	73
Abbildung 34: Sicherheitsrelevanz technischer Einrichtungen im LKW.....	73
Abbildung 35: Zustand des Verkehrsnetzes in Österreich	75
Abbildung 36: Schadstoffklasse des LKWs.....	75

Abbildung 37: Umweltbelastung durch den LKW-Verkehr lt. Fahrermeinung.....	76
Abbildung 38: Gefährliche Verhaltensweisen PKW und LKW-Fahrer - Produktmittelwerte...77	77
Abbildung 39: Gefährliche Verhaltensweisen PKW und LKW-Fahrer - Häufigkeiten.....	78
Abbildung 40: Probleme mit weiteren Straßenbenutzern.....	79
Abbildung 41: Schwerwiegendste Probleme mit anderen Verkehrsteilnehmern	80
Abbildung 42: Verhalten anderer Verkehrsteilnehmer gegenüber LKW	81
Abbildung 43: Aggressionen gegenüber anderen Verkehrsteilnehmern	81
Abbildung 44: Kenntnisstand gesetzlicher Regelungen im LKW-Transport.....	82
Abbildung 45: Aufforderung zu Rechtsverletzungen durch Vorgesetzte	82
Abbildung 46: Müdigkeit beim Fahren	83
Abbildung 47: Anlegen des Sicherheitsgurtes	84
Abbildung 48: Beteiligung an Verkehrsunfällen	85
Abbildung 49: Gefahrenquellen	85
Abbildung 50: Beeinträchtigungen beim Fahren	86
Abbildung 51: Maßnahmen zur Verbesserung der Verkehrssicherheit	87
Abbildung 52: Charakteristika der Transportwirtschaft.....	89
Abbildung 53: Wirtschaftliche Situation im nächsten Jahr.....	90
Abbildung 54: Auswirkungen der Wirtschaftskrise	91

Kapitel IV

Abbildung 56: Arbeitszeiten im Überblick	95
--	----

Kurzzusammenfassung

In der vorliegenden Studie wird die gegenwärtige Situation von LKW-Fahrern ausgehend von ihrem Arbeitsumfeld, Arbeitsbelastungen und Problemlagen in der Transportbranche mit besonderem Interesse an Verkehrssicherheitsaspekten und aktuellen Diskursen untersucht. Dabei liegt der Fokus des Beitrags auf diesen äußeren Einflussfaktoren, die moderiert durch persönliche Charaktereigenschaften und Einstellungen empfundene Arbeitsbelastungen bedingen und in weiterer Folge das Verhalten im Straßenverkehr beeinflussen können. Zusammen mit den Erkenntnissen aus vorangehenden Beiträgen aus der Verkehrssicherheitsforschung, der Psychologie und Soziologie bezüglich Arbeitsbelastungen, Fahrerpersönlichkeiten, Stress und dem Umgang mit diesem entsteht ein umfassendes Bild von LKW-Fahrern und ihrem Beruf. Im Vergleich zur restlichen Arbeitsbevölkerung sehen sich diese mit sehr langen und unregelmäßigen Arbeitszeiten konfrontiert und sind auf der Straße häufig Konflikten mit anderen Verkehrsteilnehmern ausgesetzt. Darüber hinaus wurde die Transportsparte deutlich von der Wirtschaftskrise getroffen, was sich in der Folge auf das betriebliche Umfeld und die Arbeitsplatzsicherheit der Fahrer ausgewirkt hat.

Hierfür wurden 131 Fahrer schriftlich zu ihrem betrieblichen Umfeld, Arbeits- und Zeitdruck, ihren Einschätzungen und Beobachtungen bezüglich der Fahrsicherheit, Verkehrsregeln und Transportgesetzen, Fahrer-Fortbildungsmaßnahmen, ihren Erfahrungen mit anderen Verkehrsteilnehmern sowie der wirtschaftlichen und ökologischen Situation befragt.

Abstract

This study deals with the present situation of lorry drivers. The main focus lies on their work environment, mundane stressors and problems within the transport sector with a particular interest in safety issues and the ongoing discussions about global warming and the economic crisis. This study revolves around an inquiry of 131 lorry drivers about external factors, which affect, in conjunction with personal and psychological aspects, the perception of stress and exhibit further implications on driving behaviour. Generally, lorry drivers, especially long-haul truck drivers, are subject to crowded work schedules. They also face many conflicts with other road users, while the whole transport sector was exceptionally hit by the economic crisis, negatively affecting the work environment and job security of most lorry drivers.

For this purpose a written survey was conducted among 131 professional lorry drivers, collecting information about their work environment and workload, traffic safety and rules, driver education, other road users, the economic and ecological situation.

Einleitung und Forschungsziele

Problemstellung

Das Thema LKW-Güterverkehr wurde und wird oft mit seinen negativen Aspekten in Verbindung gebracht. Die aktuelle Rezession und das Aufflammen der Debatten um CO₂-Emissionen und globale Erwärmung verleihen diesem Umstand zusätzliche Brisanz. Auf der anderen Seite starteten die österreichischen Transportunternehmen bereits 1999 mit „LKW – Friends on the Road“¹ eine Sympathieoffensive, die die Notwendigkeit des LKW-Verkehrs für Wirtschaft und Gesellschaft herausstreicht.

Punkte, die im Zusammenhang mit LKW-Verkehr oft genannt werden, sind unter anderen: lange und unregelmäßige Arbeitszeiten, Übermüdung, ineffiziente Warenkreisläufe, Umweltbelastung, steigendes Verkehrsaufkommen und Staus sowie hoher Termin- und Preisdruck. So kritisierte zum Beispiel der Deutsche Bundestag 2002 die Zunahme von „Just-In-Time-Konzepten“ in der Logistik, welche eine Verlegung der Warenlagerung auf die Straße mit sich bringt (zit. nach Evers, 2009: 12). Analysen bescheinigen insgesamt sehr starke Zunahmen im Gesamttransportaufkommen über die letzten Jahrzehnte. Im Zuge der wirtschaftlichen Eingliederung der Staaten hinter dem ehemaligen eisernen Vorhang erhält dieser Prozess zusätzliche Dynamik – obwohl er durch die jüngste Wirtschaftskrise etwas gebremst wird. Starker Wettbewerbsdruck, der durch auf den gemeinschaftlichen Markt drängende, günstige Anbieter aus Osteuropa noch verstärkt wird, und niedrige Handelsmargen bei Einhaltung von knappen Lieferterminen bedingen zu einem großen Teil die harten Arbeitsbedingungen in reinen Frachtunternehmen.

Allerdings sind nicht alle LKW-Fahrer gleichermaßen stark von einem belastenden Arbeitsalltag betroffen. Problematische Arbeitszeiten sind häufiger im Fernverkehr anzutreffen, wobei dort oft noch soziale Belastungen aufgrund der Abwesenheit von zuhause während der Woche hinzukommen. Der harte Arbeitsalltag der „Straßen-

¹ LKW – Friends on the Road: <http://www.wko.at/ooe/Transporteure/Internet/friends.internet.htm> 16.11.2010

Cowboys“ hat allerdings – im Kontrast zum allgemeinen gesellschaftlichen Diskurs – auch zu einer Romantisierung des LKW-Fahrerberufs beigetragen.

Von Gesetzgeberseite wird durch Arbeits-, Lenk- und Ruhezeitregulierungen versucht, die zeitlichen Belastungen zu mildern. Zudem haben sich die technischen Möglichkeiten zur Fahrzeitüberwachung weiterentwickelt, sodass Manipulationen erschwert werden. Die technische Ausstattung sowie Anforderungen für die Verkehrszulassung steigen stetig. Durch neue EU-Standards wird das Niveau der LKW-Fahrer-Ausbildungen schrittweise im gesamten Gemeinschaftsraum gesteigert und die Fahrer werden zu Weiterbildungsmaßnahmen im Turnus von fünf Jahren verpflichtet.

Forschungsziele und Aufbau

Die Ziele dieses Beitrags sind es, die gegenwärtige Situation der LKW-Fahrer mit besonderem Augenmerk auf die Fahrsicherheit zu erfassen, Fakten und Vorurteile zu prüfen sowie auf die aktuellen Diskurse zur Wirtschaftskrise und der globalen Erwärmung einzugehen.

Der Fokus dieser Studie liegt dabei auf den äußeren, „objektiven“ Einflüssen auf das Belastungserleben von LKW-Fahrern und deren Implikationen für Fahrverhalten und -Sicherheit. Im Zentrum dieses Beitrages steht eine quantitative, schriftliche Befragung von LKW-Fahrern zu den Themen Arbeitsumfeld, Aus- und Weiterbildung, Fahrsicherheit, Verkehrsregeln und Gesetze, Erfahrungen mit anderen Verkehrsteilnehmern sowie zur wirtschaftlichen und ökologischen Situation. Dabei wird dem Individuum mit seinen Dispositionen in der theoretischen Konzeption der Studie ein ebenso großes Gewicht in Handlungs- und Belastungsprozessen eingeräumt. In Bezug auf das Fahrverhalten bedingen äußere Stimuli im Zusammenspiel mit inneren Charaktereigenschaften, Einstellungen und Gewohnheiten das Verhalten in Fahrsituationen. Hierzu wird in dieser Arbeit überblicksweise auf Stresstheorien, individuel-

le Stressanfälligkeit, Bewältigungshandeln und Fahrverhalten von Berufskraftfahrern eingegangen.

Dieser Beitrag ist in einen theoretischen Teil (Kapitel I) und einen empirischen Teil (Kapitel II, III, IV) gegliedert. In Kapitel I wird das theoretische Fundament der anschließenden Studie anhand vorangehender verkehrswissenschaftlicher, psychologischer und soziologischer Publikationen gelegt. Zuerst wird das Berufsbild des LKW-Fahrers beschrieben, wobei auf den Tätigkeitsbereich, die Aus- und Weiterbildung, die gesetzlichen Regelungen, die Transportbranche, Belastungen und Risiken sowie auf das Fremd- und Selbstbild der Fahrer eingegangen wird. Anschließend wird nach einem Stressmodell gesucht sowie Stressanfälligkeit und Bewältigungsstrategien der Fahrer anhand von Lenkerpersönlichkeiten und ihrem Verhalten beleuchtet. Darauf aufbauend werden in Kapitel II die theoretischen Konzeptionen dieser Studie erarbeitet sowie das Befragungsinstrument und dessen Entwicklung vorgestellt. Danach folgt in Kapitel III die Auswertung der Ergebnisse. Im abschließenden Kapitel IV finden sich eine Zusammenfassung, Diskussion und Nachbetrachtung der Ergebnisse mitsamt einer qualitativen Kurzbefragung in Transportunternehmen zu den Ergebnissen der Studie. Im Anhang finden sich alle ergänzenden Abbildungen zu dieser Studie, der verwendete Fragebogen sowie die Unterlagen zur Frächterbefragung. Der Aufbau des Anhangs orientiert sich chronologisch am vorliegenden Beitrag.

Kapitel I – Theoretische Basis

In diesem Kapitel wird anhand vorangehender Studien das theoretische Fundament für den empirischen Teil dieser Arbeit gelegt. Dazu werden das Berufsbild des LKW-Fahrers erörtert, nach einem Stressmodell gesucht sowie einzelne LKW-Fahrtypen beschrieben.

1.1 Zum Berufsbild des LKW-Fahrers

Zur Charakterisierung des Berufsbildes des LKW-Fahrers werden im Folgenden die Anforderungen an die Lenker, der rechtliche Rahmen ihrer Tätigkeit, beruflich bedingte Belastungen, das berufliche Umfeld innerhalb des Transportsektors sowie das Selbstbild der Fahrer und die Zuschreibungen aus Kultur und Gesellschaft näher betrachtet.

1.1.1 Tätigkeitsbereich und Anforderungen

Die Kerntätigkeit von LKW-Fahrern ist das Transportieren von Gütern, zur Straße, von der Quelle bis zum Ziel. Daneben kommen auf die Fahrer noch zusätzliche Aufgaben zu. Im Allgemeinen lässt sich der gesamte Aufgabenbereich von LKW-Fahrern durch folgende Tätigkeiten (vgl. Fastenmeier et al. 2002: 7) charakterisieren:

- Lenken des Fahrzeuges
 - Be- und Entladen
 - Tourenplanung und Organisation
 - Kommunikation mit Vorgesetzten, Auftraggebern und Kunden
 - Bearbeitung von Schriftgut
 - Fahrzeugwartung und –instandhaltung.

In den gesetzlichen Regelungen sowie im Selbstverständnis der Fahrer ist die Fahrtätigkeit besonders gegenüber den Nebentätigkeiten abgegrenzt (vgl. Florian, 2006: 45). Die Intensität der Zusatzbeanspruchungen ist von vielen Faktoren abhängig: fährt ein Beifahrer mit, werden Güter von eigenem Ladepersonal be- und/oder entladen, inwieweit werden Planungs- und Organisationsaufgaben von eigens geschulten internen Mitarbeitern oder von Speditionen übernommen, wer kümmert sich um die Wartungsaufgaben an den Fahrzeugen. Mit der Weiterentwicklung der (Fahr-)Technik und der zunehmenden Verkehrsdichte und hat sich, Reimann (1983: 17, zit. nach Florian, 2006: 42) folgend, das Anforderungsprofil der LKW-Fahrer vom physiologischen in den „*psycho-mentalen*“ Bereich verschoben. So wird die Informationsaufnahme und -verarbeitung zu einer immer wichtigeren Komponente im LKW-Fahreralltag.

Frieling et al. (1990, zit. nach Fastenmeier et al., 2002: 7) erkannten jedoch in den langen Arbeitszeiten und dem problematischen Verhalten bei der Einteilung der Ruhepausen die größten Belastungen für LKW-Fahrer. Lange Arbeitszeiten sind für LKW-Fahrer zur Normalität geworden oder gehören sogar fast zum „guten Ton“ (siehe 1.1.5). So haben Fastenmeier et al. in „LKW-Fahrerbefragung – Ein Beitrag zur Analyse des Unfallgeschehens“ (2002: 11) eine angegebene durchschnittliche Wochenarbeitszeit von rund 62 Stunden gemessen. In diesem Zusammenhang muss allerdings auf die Diskrepanz bezüglich der Arbeitszeiten zwischen Nah- und Fernverkehr hingewiesen werden: *„Während im Nahverkehr noch weitgehend übliche Arbeitszeiten herrschen, die in etwa mit anderen Berufen zu vergleichen sind, löst sich dies im Fernverkehr auf.“* (Fastenmeier et al., 2002: 7)

Bisher genügte es in Österreich sowie in Deutschland, die Lenkberechtigung für LKW mit Anhänger zu absolvieren, um sich als Kraftfahrer zu betätigen. Optional gibt es dazu in beiden Ländern die Möglichkeit, eine dreijährige Lehrausbildung zum Berufskraftfahrer zu absolvieren. Da aber keine Verpflichtung zur Lehrausbildung besteht, ist die Zahl der Quereinsteiger, die den Kraftfahrerberuf auf der Grundlage der Lenkberechtigung ausüben, sehr hoch. So wurde 2001 der Anteil der Berufsfahrer mit absolvierter Lehrausbildung in Deutschland, sowie in den meisten EU-Mitgliedsstaaten, auf rund 10 % geschätzt (Europäische Kommission, 2001, zit. nach Evers, 2009: 52). Im Jänner 2009 waren in Österreich 72.970 Personen im gesamten Transportgewerbe unselbstständig beschäftigt, wobei man im Jahr 2008 214 Lehrilin-

ge zählte (Fachverband für das Güterbeförderungsgewerbe, 2010-I: 5). Hentschel (1983: 14, zit. nach Florian, 2006: 53, 54) beschreibt den Kraftfahrer-Beruf als „... *Auffangbecken für ‚Ausbildungsüberschüsse‘ in bestimmten Ausbildungszweigen*“, zum Beispiel Kfz- und Landmaschinentechniker (22 % Umsteiger), Tischler und Holzmechaniker (7 %), Maschinen- und Betriebsschlosser (7 %), Kaufmann und Verkäufer (6 %), Bäcker und Konditor (6 %). Passend dazu kommen Hofbauer und Nagel (1987, zit. nach Florian, 2006, 54) zu dem Ergebnis, dass die Sparte der Berufskraftfahrer sehr gering von Abgängen in andere Berufsklassen betroffen ist, aber zugleich hohe Zugangsraten durch Berufswechsler, vorwiegend aus anderen Lehrberufen, zu verzeichnen hat.

Im Zuge der Anpassung der Legislativen der einzelnen EU-Mitgliedsstaaten an die EU-Norm kam es auch in Österreich zu einer Anpassung der Anforderungen an LKW-Fahrer und ihrer Ausbildung:

Abbildung 1: LKW-Fahrer Ausbildung neu

Fristen und Pflichten

Lenker mit Führerschein C/C1 – ausgestellt vor dem 10. 9. 2009:

- müssen innerhalb von 5 Jahren genau definierte Weiterbildungen (ohne Prüfung aber vollständige Anwesenheitspflicht) absolvieren
- und sich bis spätestens 9. 9. 2014 unter Vorlage der Nachweise über diese Weiterbildungen den Zahlencode „95“ in den Führerschein eintragen lassen!

Lenker mit Führerschein C/C1 – ausgestellt ab dem 10. 9. 2009 brauchen zusätzlich ab sofort:

- entweder eine abgeschlossene Lehrausbildung als Berufskraftfahrer mit verlängerter praktischer Fahrprüfung (Grundqualifikation)
- oder den Nachweis bestimmter genau definierter Kenntnisse mittels Prüfung (Grundqualifikation – keine Verpflichtung zu einer besonderen Ausbildung)
- und zusätzlich in beiden Fällen den Zahlencode „95“ im Führerschein.

Ist der Zahlencode „95“ im Führerschein eingetragen, gilt das Mindestalter von 18 Jahren (anstatt 21 Jahren) auch für das Lenken schwerer Lkw!

In weiterer Folge müssen **alle hauptberuflichen LKW-Fahrer** die Fortbildung in 5-Jahres-Intervallen wiederholen, um die Gültigkeit der Eintragung des Zahlencodes „95“ um weitere 5 Jahre zu verlängern.

Ausnahmen:

- Kfz mit einem höchst zulässigen Gesamtgewicht bis 3,5 t
- Kfz mit einer Bauartgeschwindigkeit bis 45 km/h
- Kfz von Katastrophenschutz, Militär, Feuerwehr, Polizei
- Kfz auf Probefahrten und Ausbildungsfahrzeuge
- Kfz zur Beförderung von Material und Ausrüstung, die der Lenker zur Ausübung seines Berufes benötigt bzw. Kfz die nicht hauptberuflich gelenkt werden (auch LKW über 3,5 t)

Quelle: Wirtschaftskammer Österreich: 1-3

Dadurch werden alle hauptberuflichen Lenker eines LKWs über 3,5 t Gesamtgewicht, egal wann sie die Lenkberechtigung erworben haben, zu insgesamt 35 Stunden an Fortbildungskursen in 5-Jahres-Intervallen verpflichtet. Laut Gesetzestext sind bestimmte Sachgebiete der einzelnen Fahrzeugklassen zu wiederholen und zu vertiefen, wobei eine besondere Betonung auf die Verkehrssicherheit und „*rationelleren Treibstoffverbrauch*“ gelegt werden soll (Bundesgesetzblatt, Verordnung 139, 2008). Fahrer, die ihre Lenkberechtigung nach dem 9.9.2009 erworben haben, müssen neben der Lenkberechtigung eine zusätzliche Grundqualifikation oder eine abgeschlossene Berufsfahrerlehrausbildung nachweisen.

1.1.2 Arbeitszeiten & Gesetze

Im April 2007 ist die derzeitige EU-weite Lenkzeitverordnung in Kraft getreten. Derzufolge dürfen in einer Woche maximal 56 Stunden gefahren werden, jedoch nicht mehr als 90 Stunden in zwei Wochen. Auch die Ruhezeiten wurden neu geregelt, wobei die Wochenruhe mindestens 45 Stunden betragen muss. Berechnungsgrundlage sind alle Lenkzeiten innerhalb der EU und Drittstaaten. Andere Arbeiten und Bereitschaftszeiten müssen vom Fahrer festgehalten werden. Die Gesamtarbeitszeiten sind im Arbeitszeitgesetz (AZG) geregelt, wonach eine durchschnittliche Höchst-arbeitszeit von 55 Wochenstunden, über 26 Wochen berechnet, nicht überschritten werden darf. Die wichtigsten Bestimmungen zu den Arbeits- und Ruhezeiten im Detail:

Abbildung 2: Lenkzeitenverordnung 2007

Lenkzeit täglich:	9 Stunden täglich. 2 x pro Woche 10 Stunden.
Lenkzeit wöchentlich:	56 Stunden wöchentliche Lenkzeit, aber insgesamt 90 Stunden in zwei Wochen.
Wöchentliche Arbeitszeit nach AZG:	Durchschnittliche Höchst-arbeitszeit 48 h, maximal 55 h wenn Bereitschaftsdienste (mindestens 7 h) geleistet werden. Durchrechnungszeitraum in dem durchschnittliche 48 (55) Wochenstunden nicht überschritten werden dürfen: 17 Wochen, mit Kollektivvertrag max. 26 Wochen. Höchst-arbeitszeit in einzelnen Wochen max. 60 h

Abbildung 2: - Fortsetzung

Lenkpausen:	Nach 4 ½ Stunden Fahrt 45 Minuten Pause. Teilung möglich: 1. Pause mindestens 15 Minuten, 2. Pause mindestens 30 Minuten
Tägliche Ruhezeit:	Innerhalb von 24 Stunden 11 zusammenhängende Stunden. Teilung möglich: 1. Teil mindestens 3 h, 2. Teil mindestens 9 h.
Reduzierte tägliche Ruhezeit:	3-mal pro Woche mindestens 9 h, aber weniger als 11 h, keine Ausgleichszeiten.
Wöchentliche Ruhezeit:	Ununterbrochene Ruhezeit von 45 Stunden.
Reduzierte wöchentliche Ruhezeit:	Mindestens 24 Stunden. Spätester Beginn: am Ende von sechs Tagen (6 x 24 h) nach dem Ende der vorangegangenen wöchentlichen Ruhezeit. In zwei aufeinander folgenden Wochen entweder: <ul style="list-style-type: none">• zwei regelmäßige wöchentliche Ruhezeiten oder• eine regelmäßige wöchentliche Ruhezeit und eine reduzierte wöchentliche Ruhezeit von mind. 24 h

Quellen: Arbeiterkammer-Tirol, jusline.at-I

1.1.3 Die Transportwirtschaft

In der Transportsparte wird zwischen dem fuhrgewerblichen Güterverkehr und dem Werkverkehr unterschieden. Dabei bezeichnet Güterverkehr den Transport von Waren auf fremde Rechnung, während im Werkverkehr Güter zu firmeneigenen Zwecken, auf eigene Rechnung, transportiert werden (vgl. Fachverband für das Güterbeförderungsgewerbe, 2010-I: 4).

Die Transportwirtschaft, in dieser Arbeit auf die Straße eingegrenzt, tritt „als produktionsbezogene Dienstleistung“ als Mittler zwischen dem Dienstleistungssektor und der Industrie auf und muss daher den Anforderungen beider Seiten entsprechen (vgl. Florian, 2006, 69). Dabei herrscht keine besondere Nachfrage nach Transportleistungen selbst vor, sondern sie stellen einen Kostenfaktor in den Kalkulationen der Auftraggeber dar, den es zu minimieren gilt. (vgl. Button, 1993: 4) Ökonomisch gesehen gilt ein Produkt erst dann als vollendet, wenn es am Markt als dem Bestimmungsort der Ware erscheint. Dabei ist, um mit Marx zu sprechen, die „raumzeitliche Anwesenheit“ der Ware eine Bedingung des Gebrauchswertes einer Ware, die mit

dem Transport zum Bestimmungsmarkt erfüllt wird (Marx, 1974: 420ff, zit. nach Florian, 2006: 69). Dadurch wird deutlich, wie sehr der Transportsektor von den Entwicklungen der Gesamtwirtschaft abhängig ist.

So kam es im Jahr 2006 in Österreich und in Deutschland (vgl. Evers, 2009: 50) zu einem konjunkturellen Aufschwung, der sich auch in der Performance der Transportunternehmen, u. a. einer berechneten Steigerung des Gesamttransportaufkommens um 24,5 %, niederschlug. Im folgenden Jahr kam es zu einem Höchststand von 4.643 gemeldeten Unternehmen im Güterverkehr. Auffallend sind dabei die unverhältnismäßig geringen Schwankungen des Kraftfahrzeugbestandes, was, Schäfer und Steininger (1989: 4f, zit. nach Florian, 2006: 65) folgend, auf eine höhere Auslastung des Fuhrparks sowie der Fahrer und Disponenten schließen lässt. Seit dem Jahr 2008 sind die Auswirkungen der jüngsten Wirtschaftskrise im Transportgewerbe zu spüren. Die Zahl der Unternehmen ging auf 4.288 zurück, wobei einige Betriebe dessen ungeachtet ein positives Geschäftsjahr abschließen konnten (vgl. Fachverband Güterbeförderungsgewerbe, zit. nach Biehl et al., 2010: 6). Im Jahr 2009 zeigten sich allerdings deutliche Auswirkungen der Krise. Das Gesamttransportvolumen ging um 8,9 % zurück und die Anzahl an Betrieben im Güterverkehr sank auf das niedrigste Niveau der letzten Jahre. Im selben Jahr sank die Fahrleistung des Güterverkehrs im hochrangigen österreichischen Straßennetz um 13 %. Diese Entwicklung setzte sich mit –2 % im Jahr 2010 fort (vgl. ASFINAG 2010, zit. nach Anderl et al., 2010: 43). Ebenso ging das Gesamttransportaufkommen um weitere 1,7 % zurück.

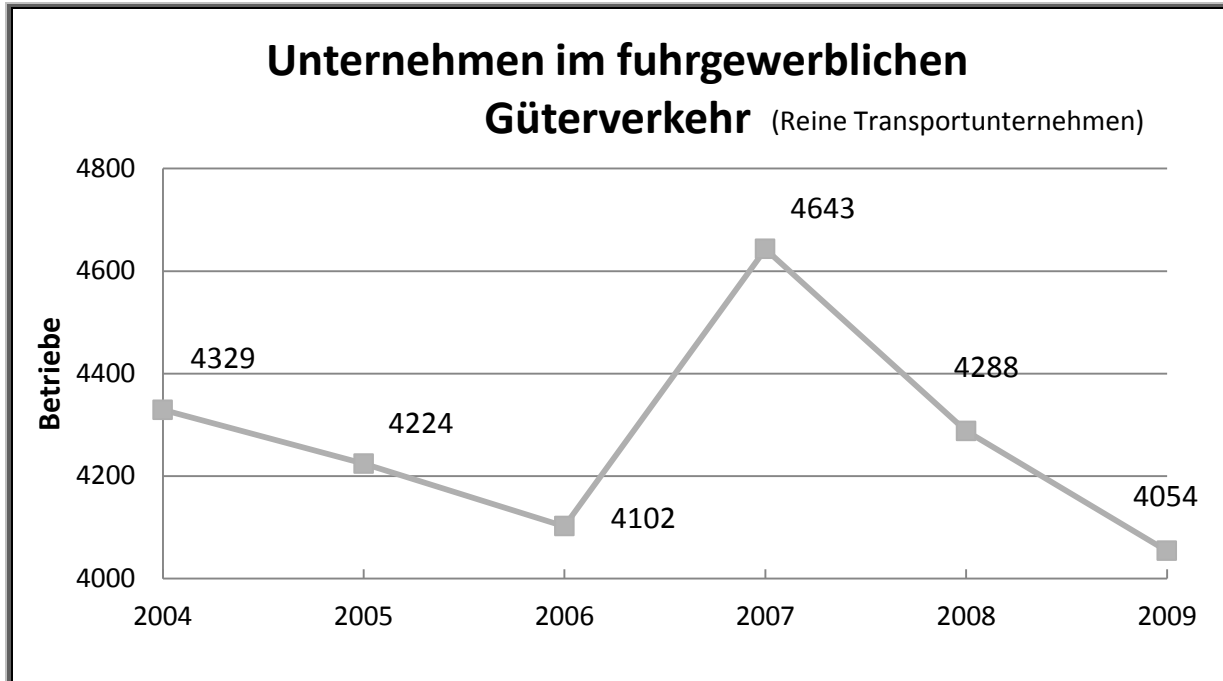
Abbildung 3: Straßengüterverkehr österreichischer Unternehmen (Werk- und Güterverkehr)

Jahr	Fahrzeugbestand ¹	Zahl der Fahrten beladen ² (in tausend)	Zahl der Fahrten leer ² (in tausend)	Transportaufkommen in Kilotonnen ²
2005	107.534 +0,7 % ³	22.346 + 0,3 %	14.761 + 0,1 %	288.163 + 1,7 %
2006	108.706 + 1,1 %	28.106 + 25,8 %	18.268 + 23,8 %	358.796 + 24,5 %
2007	111.435 +2,5 %	27.569 - 1,9 %	18.076 - 1,1 %	354.279 - 1,3 %
2008	113.644 + 2,0 %	28.365 + 2,9 %	18.575 + 2,8 %	369.409 + 4,3 %
2009	113.003 - 0,6 %	25.953 - 8,5 %	17.119 - 7,8 %	336.643 - 8,9 %
2010	-	25.274 - 2,6 %	16.846 -1,6 %	330.988 - 1,7 %

¹ Lastkraftwagen Klasse N über 2T, Sattelzugfahrzeuge und Anhänger (Werk- + Güterverkehr)
² Österreichische Unternehmen mit im Inland zugelassenen Straßengüterfahrzeugen (Nutzlast mind. 2 t)
³ Veränderung zum Vorjahr

Quellen:¹ Fachverband für d. Güterbeförderungsgewerbe, 2010-I: 10, 11; ² Statistik Austria 2006-2011

Abbildung 4: Entwicklung der Anzahl österreichischer Betriebe im Güterverkehr



Quelle: Fachverband für das Güterbeförderungsgewerbe, 2010-I: 7

Wie oben bereits festgestellt, lässt sich die Transportarbeit nicht einseitig als Dienstleistung oder als industrielle Produktion beschreiben. Dieser Doppel-Charakter kommt in dem Diskurs um Flexibilisierung versus Standardisierung der Fahrtätigkeit zum Vorschein. Die jüngsten Entwicklungen in der Transportwirtschaft, logistische Rationalisierungsprozesse, werden häufig als „Taylorisierung“ oder Industrialisierung der Transportarbeit begriffen (vgl. Florian, 2006: 67). Durch Speditionsfirmen oder betriebsinterne Speditionsabteilungen, genormte Wechselcontainer und Verladehilfen (Euro-Palette) sowie GPS-Überwachung und Bordcomputer soll der Beruf des Fernfahrers weitgehend standardisiert werden. Florian hält dagegen, dass der Dienstleistungscharakter der Transportwirtschaft vor dem Hintergrund immer bedeutender werdender „Just-in-Time-Konzepte“ in der Logistik unterbewertet ist (2006: 77) und sich die Tätigkeit der Fahrer, als produktionsbezogene Dienstleistung, „grundsätzlich weniger standardisieren lässt, als ein industrieller Arbeitsplatz ...“ (Schäfer/ Steininger, 1989: 4, zit. nach Florian, 2006: 65). Genauso wenig ist die „existierende Branchensoftware“ derzeit fähig, die Feindisposition der Fahrer vor Ort zu ersetzen (Florian, 1993, zit. nach Florian, 2006: 80). Der Anspruch an die Fahrer, flexibel auf wechselnde Arbeitserfordernisse, -umgebungen und -marktsituationen, z. B. aufgrund saisonaler oder konjunktureller Schwankungen der Nachfrage, zu reagieren, lässt sie sogar eine „Vorreiterrolle“ bezüglich der sozialpolitisch stark disku-

tierten Flexibilisierung der Arbeit einnehmen (vgl. Schäfer/ Steininger, 1989: 8, zit. nach Florian, 2006: 66).

Schäfer und Steininger (1989: 3-7, zit. nach Florian, 2006: 65) führen dazu vier problematische Zuschreibungen an die Transportwirtschaft an:

- **Geringe Standardisierbarkeit der Fahrtätigkeit:** Nachfrageschwankungen können nicht wie in Industriebetrieben durch Lagerpuffer oder vorgezogene Produktion ausgeglichen werden und wirken sich auf das tägliche Arbeitsgeschehen aus. „*Vorhandene Spielräume*“ (z. B. Einrichtung eines Linientransportverkehrs zur Reduzierung der arbeitszeitlichen Belastungen) zum Schutz der Fahrer vor der unmittelbaren Abhängigkeit vom Transportmarkt sind aufgrund des „*hohen ökonomischen und logistischen Handlungs- und Leistungsdrucks*“ bislang kaum genutzt worden (Schäfer/ Steininger, 1989:4, zit. nach Florian, 2006: 65).
- **Der Berufsweg als Sackgasse:** Es existieren wenig befriedigende berufliche Alternativen und Aufstiegschancen. Fahrer, die gezwungen sind, die Fahrtätigkeit aufzugeben, müssen häufig einen Betriebs- und/oder Berufswechsel, der mit einem Statusverlust einhergeht, vollziehen.
- **Mobiler Arbeitsplatz:** Die Fahrer sind hohen Anforderungen bezüglich ihrer Anpassungsfähigkeit ausgesetzt und sehen sich mit einer Vielzahl an Belastungen konfrontiert.
- **Inanspruchnahme von sozialen Sicherungssystemen:** Durch den mobilen Arbeitsplatz wird den LKW-Fahrern die Inanspruchnahme von sozialen Sicherungsleistungen wie Arztbesuche oder die Teilnahme an Aktionen von Arbeitnehmervertretungen erschwert. Auch aufgrund der Dominanz von Klein- und Mittelbetrieben in dieser Sparte sind soziale Sicherungssysteme noch unzureichend institutionalisiert.

Generell ist trotz der zur Zeit der Befragung herrschenden Wirtschaftskrise, über einen längeren Zeitraum betrachtet, mit einem Wachstum der überregionalen Ge-

samtwirtschaft im europäischen Raum und mit einem damit verbundenen Wachstum der Transportbranche zu rechnen. Dementsprechend wird auch der Bedarf an qualifizierten Berufskraftfahrern steigen. Trotzdem ist das Angebot an Berufsfahrerausbildungen bei den Betrieben gering, da es leichter und billiger ist, volljährige Arbeitskräfte mit LKW-Lenkberechtigung vom externen Markt zu rekrutieren (vgl. Evers, 2009: 51, 53). Mit dem Marktwachstum werden auch Kosten- und Wettbewerbsdruck steigen, was sich negativ auf die Verkehrssicherheit auswirken wird, zum Beispiel in einer höheren Bereitschaft der Fahrer zu Regelübertretungen (vgl. Evers, 2009: 51).

1.1.4 Belastungs- und Risikoprofil von LKW-Fahrern

Das österreichische Arbeitsmarktservice schreibt dem Arbeitsumfeld von Berufskraftfahrern folgende Eigenschaften zu: *„Abgasbelastung, Auslandsaufenthalte, Außendienst, hohe Eigenverantwortung, hohe psychische Beanspruchung, Lärmbelastung, Nacharbeit und sehr unregelmäßige Arbeitszeiten“* (AMS Berufsdatenblatt). Auf wissenschaftlicher Seite wurden bereits um die Mitte der Siebzigerjahre von Cakir und Reimann im Hinblick auf gesundheitliche Beschwerden und Erkrankungen globale Belastungskriterien für LKW-Fahrer zusammengestellt und einzelne davon deskriptiv beschrieben (vgl. Florian, 2006: 42). So verortet Reimann (1983: 53, zit. nach Florian 2006: 42) das Belastungsniveau der LKW-Fahrer auf einem ähnlichen Niveau wie jenes bei Bauhilfsarbeitern, wobei Arbeitsbelastungen *„als zentraler Faktor für die Erklärung von gesundheitlichen Beschwerden und Erkrankungen der Fahrer ...“* einzustufen sind.

Abbildung 5: Relevante Belastungskomponenten für LKW-Fahrer

Aufgabenspezifisch	Physikalische Umwelt	Personenspezifisch	Soziale Umwelt
<ul style="list-style-type: none"> • Anthropometrische Gegebenheiten • Manuelle Bedienungskräfte und -häufigkeiten • Be- und Entladetätigkeiten • Alleinfahrt-Doppelbesetzung • Arbeitszeit (Fahr-, Lenk-, Pausen- und Schlafzeit) • Schlafbedingungen • Art des Ladegutes • Nebentätigkeiten (Wagenpflege, Warenbegleitschreiben usw.) • Unfallrisiko • Fahrtdisposition • Konkurrenzsituation (Dumping) • Kilometerwochenleistung • Verkehrsbedingte Haltezeit und andere Zwangspausen • Geschwindigkeit • Streckenparameter und -kenntnis • Behördenabfertigung (Zoll) • Rangiertätigkeit • Fahrzeugdefekte • Urlaubsreiseverkehr • Verkehrssituation 	<ul style="list-style-type: none"> • Lärm • Schwingungen • Beleuchtung • Abgasimmission • Be- und Entlüftung • Mikroklima • Makroklima bei Auslandsfahrten • Witterungsbedingungen • Straßenzustand 	<ul style="list-style-type: none"> • Alter • Geschlecht • Fahrpraxis, Berufserfahrung • Fahrverhalten • Psychosomatische Gegebenheiten • Morbidität • Invalidität • Mortalität • Verantwortung • Status: Angestellt – Selbstständig 	<ul style="list-style-type: none"> • Beziehungen zur Familie und zum sozialen Umfeld • Kulturelle und soziale Deprivation • Weiterbildung • Fremde soziale Umwelt im grenzüberschreitenden Verkehr • Verständigungsschwierigkeiten im Ausland • Probleme medizinischer Versorgung bei Langzeittherapien
Quelle: Reimann, 1983: 19, zit. nach Florian 2006: 43			

Schäfer und Steininger (1989: 53, zit. nach Florian 2006: 42) argumentieren dazu, dass eine solch heterogene Liste von Belastungen kaum auf jeden Kraftfahrer zutreffen kann und Beschwerden und Erkrankungen nicht auf eine einzelne isolierte Komponente zurückzuführen sind. Daher entwickelten sie aus Cakirs und Reimanns Ansatz folgende Typologie von Belastungskonstellationen bei LKW-Fahrern (Schäfer/Steininger, 1989: 54, zit. nach Florian, 2006: 43-44):

- Typ 1: Fahren – als ausschließliche Aufgabe
- Typ 2: Fahrer mit körperlicher Schwerarbeit (Be- und Entladen)
- Typ 3: Fahrer unter Optimierungsdruck (Routenplanung und Optimierung)
- Typ 4: Fahrer unter zeitlicher Spitzenbelastung (Nachtfahrten, Überstunden)
- Typ 5: Fahrer unter Wettbewerbsdruck (Selbstständigkeit)
- Typ 6: Fahrer mit speziellen Produktkenntnissen (z. B. Viehtransporte)
- Typ 7: Fahrer mit speziellen Gefährdungslagen (Gefahrgüter)
- Typ 8: Fahrer mit Mehrfachaufgaben

Dadurch können einzelnen Fahrern ein oder mehrere Belastungstypen zugeordnet werden. Schäfer und Steiningers Typologie basiert auf der Annahme, dass für die Mehrzahl der Fahrer die Nebentätigkeiten als Belastung relevanter sind als das Fahren selbst. Dabei sind jedoch Nebenaufgaben als Belastungsfaktor ambivalent einzuschätzen, da sie von den Fahrern entweder als Belastungsquelle oder als „*willkommene Abwechslung*“ und bei entsprechender Arbeits- und Tourenplanung sogar als Entlastung gesehen werden können (vgl. Florian, 2006: 44). Für eine solche Bewertung sind allerdings die Art der Zusatzbelastungen sowie ihr Inhalt und Ausmaß entscheidend, vor allem da diese im Berufsfahreralltag – insbesondere im gewerblichen Güterfernverkehr – nicht gleichbleibend sein müssen.

Bogedale et. al, Dahrendorf und Roth (1991 bzw. 1992, zit. nach Florian, 2006: 44) rechnen bereits seit den frühen Neunzigerjahren mit einer Zunahme reiner Fahrtätigkeit am gesamten Aufgabespektrum der LKW-Fahrer. Aus Sicht des Belastungsgeschehens ist bei der Fahrtätigkeit an sich die Fahrtdauer entscheidend. So akkumulieren Belastungskomponenten aus der physikalischen Umwelt wie Lärm, Hitze und Kälte oder Schwingungen mit zunehmender Fahrdauer beziehungsweise Exposition. Besonders Hitze, die schläfrig und gleichgültig macht (Glaser, 1996, zit. nach Evers, 2009: 58), und Kälte in der Fahrerkabine wurden von den Fahrern als stark belastend eingestuft (vgl. Plänitz, 1983, zit. nach Evers, 2009: 58). So fordern das Forum „www.fernfahrerfreunde.de“ und das Magazin „Fernfahrer“ die gesetzliche Verpflichtung zum Einbau von Standklimasystemen.²

Mit Fortdauer der Fahrtätigkeit häufen sich auch psychische Belastungen wie Beeinträchtigungen der Wahrnehmungs-, Aufnahme- und Reaktionsfähigkeit. Des Weiteren sind Monotonie-Erlebnisse nach andauernder Reizarmut, Ermüdung als Folge von Dauerkonzentration und der notorische Zeitdruck Quellen psychischer Beanspruchungen im Kraftfahreralltag. Soziale Belastungen entstehen aus Verletzungen von Verkehrsregeln und Arbeitszeitnormen, Rollenkonflikten, die aus Unvereinbarkeiten zwischen der Fahrtätigkeit und den Nebenaufgaben erwachsen und der Trennung von Heim und Familie (vgl. Florian, 2006: 45). Bei Beierle (1995, zit. nach Evers, 2009: 81, 82) bezeichneten sich 14 % der Fahrer als überlastet und weitere 66 % wännen sich an ihrer Auslastungsgrenze. Trotzdem zeigt sich dort der Großteil der Fahrer (87 %) insgesamt sehr zufrieden mit dem Kraftfahrerberuf.

² Petition: Standklimaanlage per Gesetz:

<http://www.eurotransport.de/news/standklimaanlage-per-gesetz-264639.html> 18.9.2011

Für Schäfer und Steininger ist die Arbeitszeitorganisation eine entscheidende Komponente im Belastungsgeschehen, ein Umstand, dem mit der Einführung des Typs 4 „*Fahrer unter zeitlicher Spitzenbelastung*“ Rechnung getragen wird. Ein wichtiger Aspekt der Arbeitszeitorganisation, der zeitliche Ablauf mit seinen engeren oder weiteren Spielräumen kann durch mangelnde Disposition, mangelnde Optimierungsleistungen des Fahrers, Wünschen von Vorgesetzten und Kunden oder verkehrsbedingten Gegebenheiten zum bedeutenden Belastungsphänomen „Zeitdruck“ führen. Bei Ellinghaus und Steinbrecher (2002, zit. nach Evers, 2009: 63, 64) fühlen 72 % der befragten LKW-Fahrer sich gehetzt, 47 % empfinden Zeitdruck als „*sehr oder extrem belastend*“. Je höher die gesamte Wochenarbeitszeit ist, desto stärker fühlen sich die Fahrer von Zeitdruck betroffen. Dazu kommen noch die sogenannten „toten Zeiten“, u. a. lange Wartezeiten beim Be- und Entladen oder bei Zollabfertigungen, die den Zeitdruck noch zusätzlich erhöhen und von 38 % der Fahrer als hoch belastend eingestuft werden.

Die besonders im Fernverkehr vorherrschenden langen Arbeitszeiten und die „*unregelmäßige Verteilung der Arbeitszeiten*“ werden in vielen Studien als hauptsächliche Belastungsfaktoren identifiziert (vgl. Evers, 2009: 61). Nachtfahrten sind zwar aufgrund des geringeren Verkehrsaufkommens beliebt, bergen jedoch eine höhere Gefahr zu ermüden. Häufige Nachtarbeit und Wechselschichten können körperliche Belastungen durch unnatürliche und unregelmäßige Arbeits- und Schlafzeiten hervorrufen. Zudem ist die Schlafdauer am Tag aufgrund von Lärm, höheren Temperaturen und Tageslicht verkürzt (vgl. Evers, 2009: 62, 63). So fühlen sich bei Ellinghaus und Steinbrecher (2002, zit. nach Evers, 2009: 62) 36 % der befragten Fahrer durch die Arbeitszeitverteilung sehr oder extrem belastet, wobei dort Fahrer, die ausschließlich im Fernverkehr tätig sind, die zeitlichen Belastungen weniger problematisch sehen.

Vorangehende Befragungen zeigen, dass die arbeitsalltäglichen Belastungen von jüngeren Fahrern bis zu 30 Jahren als eher gering wahrgenommen werden, während sich ältere Fahrer über 50 verstärkt von den körperlichen Ansprüchen belastet fühlen (vgl. Ellinghaus/ Steinbrecher, 2002, zit. nach Evers, 2009: 73). Bei Fastenmeier et al. (2008, zit. nach Evers, 2009: 73) stellt sich heraus, dass neben höherem körperlichen Belastungsempfinden auch emotionale Belastungen im Alter verstärkt wahrgenommen werden. Dazu werden auch Belastungen, die sich aus Lernprozessen und Nebentätigkeiten während des Fahrens ergeben, problematischer erlebt.

Das Risikoprofil von LKW-Fahrern ist vor allem beeinflusst vom mobilen Arbeitsplatz des Berufsfahrers und den „*prekären Berufsverläufen*“ vieler Fahrer. Dabei beziehen sich prekäre Berufsverläufe auf das häufige Quereinsteigen von Berufsanfängern und den Sozialstatus der nicht speziell ausgebildeten Fahrer als „*Hilfsarbeiter mit Führerschein*“ (vgl. Florian, 2006: 35). Der Risikobegriff ist in der sozialwissenschaftlichen Risikoforschung in Abgrenzung zum Begriff der Gefahr, welche unabhängig von der handelnden Person besteht, im Kontext von Handlungen, Absichten und „*Selbstzuschreibungen*“ eines Individuums zu verstehen. Von Gefahren ist man „*schicksalhaft*“ von außen – bei Luhmann (1993: 160; Florian 2006: 37) als ein „*Ereignis der äußeren Umwelt*“– betroffen, während Risiken als ein bewusstes Wagnis, das einer Person zugerechnet werden kann, zu sehen sind (Florian, 2006: 37). Im Sinne des ökonomischen Risikoverständnisses bedeutet Risiko das Abwägen von Chancen und einer Handlung inhärenten Gefahren. Industrielle Risiken basieren auf Entscheidungen, die aus dem Blickwinkel von technisch-ökonomischen Vorteilen getroffen werden – während „... *Gefahren nur als Schattenseite des Fortschritts*“ in Kauf genommen werden (Beck, 1989: 3, zit. nach Florian, 2006: 37).

Schäfer und Steininger (1989: 8f, zit. nach Florian, 2006: 41) fassen grob drei Risikoarten von LKW-Fahrern zusammen:

- **Mobiler Arbeitsplatz:** An vorderster Stelle sind es Verkehrs- und Arbeitsunfälle und ungünstige Arbeitszeiten (Nacht- und Schichtarbeit, Überstunden). Dazu kommen die Belastungen durch das Fahren an sich (Übermüdung, Monotonie-Erlebnisse), Zusatzaufgaben und -Tätigkeiten (Be- und Entladen, Telefonieren während der Fahrt usw.) sowie gesundheitliche Belastungen durch Vibrationen, Abgase im Straßenverkehr und gefährliche Ladung.
- **Betriebsbedingte Risiken:** Dazu gehören Risiken, die aufgrund der betrieblichen Abläufe entstehen: mangelnde Disposition, unpassender Personaleinsatz (Über- und Unterqualifikation), schlechtes Betriebsklima. Zu den betriebsbedingten Risiken werden auch prekäre Berufsverläufe der Fahrer hinzugerechnet.
- **Außerbetriebliche Risiken:** Diese sind zwischen Leistungsanforderungen im Beruf und den sozialen Sphären der Fahrer zu lokalisieren (Beeinträchtigung des Privat- und Familienlebens usw.).

1.1.5 Das Fremd- und Selbstbild der „Straßen-Cowboys“

„Ich bin ein Trucker, ein Cowboy und ein Mann

es gibt nichts was mich noch halten kann.

Ich fahr auch durch die Hölle

gibt's dort eine Autobahn?

Ich bin ein Trucker, ein Cowboy und ein Mann.“

Chorus aus „Trucker, Cowboy, Mann“ von der Band „Truck Stop“

Das erste ins Auge springende Merkmal des LKW-Fahrer-Berufes ist die deutliche Unterrepräsentanz von Frauen in dieser Sparte. Bei Fastenmeier et al. (2002: 10) liegt der Frauenanteil bei 1,6 %. Die im wissenschaftlichen Diskurs angeführten harten Arbeitsbedingungen und Belastungen, die, wie bereits oben erörtert, mit anderen körperlich anspruchsvollen Berufen aus der Bau- oder Metallbranche verglichen werden, verleihen der Berufsfahrtätigkeit die Etikette „Männerarbeit“ (vgl. Florian, 2006: 11).

Eine weitere Zuschreibung an die LKW-Fahrer ist die hohe Bereitschaft arbeits- und berufsbedingte Risiken einzugehen. Dazu merkt Florian etwas polemisch an (2006: 12), dass die Fahrer *„häufig sogar zu Komplizen“* des – in Marx'schen Termini ausgedrückt – Transportkapitals bei der Übertretung von Arbeits- und Sozialvorschriften werden, welche zu ihrem Schutz vor überfordernden Arbeitsbedingungen erlassen werden. Zudem scheint in der Transportbranche der naheliegende, *„der klassischen Konfrontationslinie zwischen Arbeit und Kapital“* entsprechende Kampf um bessere Arbeitsbedingungen nur eine geringe Rolle zu spielen. Am ehesten werden Konflikte um langwierige Zollabfertigungen (Brenner-Blockade 1984), steigende Treibstoffpreise, Höchstgeschwindigkeiten (USA 1973) oder Fahrverbote ausgetragen (Florian, 2006: 12). Die zunehmende ortsungebundene Vernetzung über das Internet führt augenscheinlich zu einem vermehrten Austausch von Meinungen und Ideen und könnte so eine stärkere Solidarisierung wie am Beispiel der oben genannten Petition für Standklimaanlagen unter den LKW-Fahrern bewirken.

Viele Fahrer pflegen ein ambivalentes Verhältnis zu ihrem Beruf. Zum einen herrscht ein Bewusstsein für die Risiken und Belastungen vor, zum anderen betonen viele Fahrer die befriedigenden Augenblicke ihrer Tätigkeit (vgl. Florian, 2006: 231). Ein Phänomen in der Transportbranche ist allerdings die unter vielen Fahrern verbreitete Angewohnheit, aus den Belastungen, die sie im Arbeitsalltag erfahren, eine Tugend

zu machen. Übermäßige Beanspruchungen und Risiken werden von vielen Fahrern nicht als Folge ihres niedrigen beruflichen Status‘ gesehen, sondern im Gegenteil als etwas Exklusives und Edles, als eine Beanspruchung, der nur wenige Menschen gerecht werden können, interpretiert (vgl. Florian, 2006: 12). Durch aktive Konfrontation der Fahrer mit ihren Nöten und Belastungen entwickelt sich ein sog. „*Notwendigkeitsgeschmack*“, der „*Notwendigkeiten in Strategien, Zwänge in Präferenzen und schließlich Not in eine Tugend*“ zu verwandeln versucht (Bourdieu, 1982: 285, 585ff; 1987: 100-101; Florian, 2006: 16). Dieses „*obskure*“ Selbstbild wurde in der Industriegesellschaft entweder vernachlässigt oder als „*bloße Ideologie, Ersatzbefriedigung*“ oder „*Selbsttäuschung*“ abgetan, da es ihre Konzeption eines einheitlichen Charakters der kapitalistischen Lohnarbeit durcheinanderbringt (vgl. dazu Fuhrmann, 1989; Haar et al., 1983: 66ff; Plänitz, 1983: 253; Groth, 1982: 52, 56, zit. nach Florian, 2006: 13).

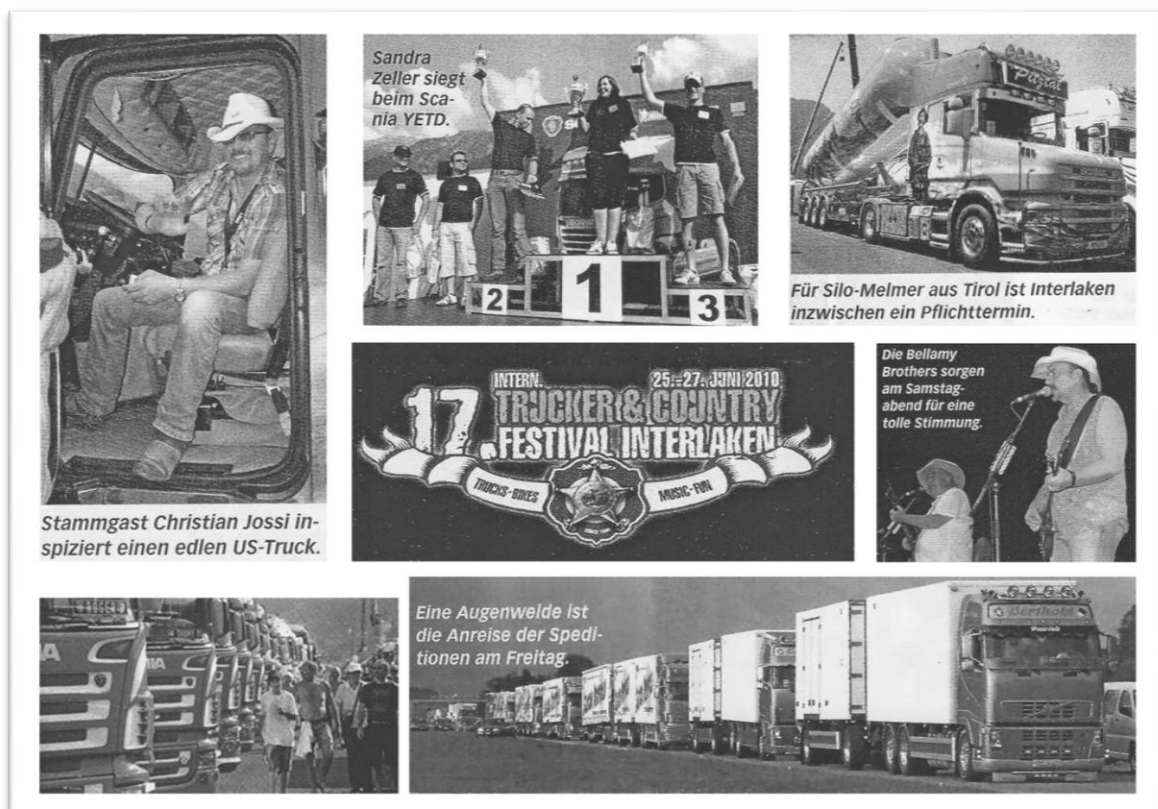
Um sich diesem befremdlichen Selbstbild – das beinahe gänzlich den Zuschreibungen an LKW-Fahrer widerspricht – anzunähern, spürt Florian in „*Highway-Helden in Not*“ (2006) dem „*Trucker-Mythos*“ nach. Genauso wie bei Florian wurde auch hier mit einem Zitat aus einem „*Trucker-Lied*“ begonnen, da es ein äußerst plakatives Bild einer Subkultur, die sich um das Leben der Berufsfahrer oder „*Highway-Helden*“ gebildet hat, darstellt. „*Ich bin ein Trucker, ein Cowboy und ein Mann ...*“ besingt die Band „*Truck Stop*“ die große Freiheit, Männlichkeit, Härte und Entschlossenheit der Kraftfahrer, die sie zu den „*letzten Cowboys unsere Tage*“ hochstilisieren. Diese Subkultur – als Beleg dafür möge u. a. die Vielzahl von Interpretationen der, stilistisch und kulturell eng mit der US-amerikanischen Country-Musik verbundenen, Trucker-Musik dienen – verspricht zumindest eine „*schwach legitimierte Form sozialer Unterstützung*“ (vgl. Florian, 2006: 233).

Die omnipräsente Betonung des Männlichen in der Trucker-Kultur, trägt, so Florian (2006: 255), auch ihren Teil zur „*weitgehenden sozialen Schließung*“ des Kraftfahrer-Arbeitsmarktes für Frauen bei. Da Frauen auch „*heute immer noch die Hauptlast familiärer Reproduktionsarbeit ... tragen*“, sind die familienfeindlichen Arbeitszeiten im LKW-(Fern-)Fahrerberuf eine andere große Barriere. Allerdings sind die Abwesenheit von Heim und Familie und die damit einhergehende schiefe Arbeitsteilung, generell ein großer Konfliktstoff, der auch in vielen Trucker-Liedern aufgegriffen wird. Der männliche Trucker-Kult kann andererseits auch nur unter der Voraussetzung fortbe-

stehen, dass der Frauenanteil in der Kraftfahrersparte äußerst niedrig bleibt (vgl. Florian, 2006: 301).

Aufgrund des mangelnden Prestiges des Kraftfahrerberufs und der „vergleichsweise geringen Ressourcen zur Risikobewältigung, was die Aneignung ökonomischen, sozialen und kulturellen Kapitals betrifft“, kann der Aufbau eines Berufsethos möglicherweise eine gewisse – mehr oder minder taugliche – Bewältigungsinstanz schaffen. Andererseits ist es dieses Trugbild, das stillschweigend „die Reproduktion bestehender Macht- und Arbeitsverhältnisse akzeptiert und dadurch zum Fortbestehen der risikoerzeugenden Rahmenbedingungen beiträgt“ (Florian, 2006: 233, 321). Darüber hinaus kann der „Trucker-Kult“, mit seinen Zuschreibungen an den heldenhaften Fahrer, die innere Disposition zur Risikobereitschaft beeinflussen.

Abbildung 6: Impressionen vom Trucker & Country Festival Interlaken (2010)



Quelle: Zeitschrift „Fernfahrer“ 09/2010

1.2 Fahrstress

Der folgende Abschnitt beschäftigt sich mit Fahrstress, seinem Zustandekommen und seinen Auswirkungen auf die Person und das Fahrverhalten. In weiterer Folge wird ein Stressmodell aufgebaut, welches das Handeln der LKW-Fahrer in berufsbedingten Stress- oder Belastungssituationen erklärt.

1.2.1 Definitionen

Die Begriffe „Beanspruchung“, „Belastung“ und „Stress“ werden in der Literatur oft uneinheitlich verwendet. Jedoch sind sie in der arbeitswissenschaftlichen Forschung systematisiert worden. Beim, im deutschsprachigen Raum entstandenen, Belastungs-Beanspruchungs-Konzept werden diese Begriffe in systematischen Begriffspaaren verwendet, welche Wechselwirkungen zwischen der Umwelt (Reize) und der Person (Reaktionen) andeuten (vgl. Evers, 2009: 19). Udris und Frese stellen dazu folgende synonyme Begriffe zu Reizen und Reaktionen gegenüber:

Abbildung 7: Belastungs- und Stressbegriffe

Reiz (Umwelt)	Reaktion (Person)
Belastung	Beanspruchung
Belastungsfaktor	Belastungsfolge
Load	Strain
Stressor	Stress
Stressfaktor	Stressreaktion

Quelle: Udris und Frese, 1999 (zit. nach Evers, 2009: 20)

Das Belastungs-Beanspruchungs-Konzept betrachtet Belastungen oder Reize als von außen auf den Menschen einwirkende Kräfte, während Beanspruchungen als Reaktionen auf Belastungen gesehen werden. Diese Theorie, erst als reine Ursache-Wirkungs-Relation konzipiert, wurde allmählich durch situationsbezogene und per-

sönliche Eigenschaften wie Resistenz und Bewältigungsmethoden erweitert. Im „*neueren Verständnis*“ des Belastungs-Beanspruchungs-Konzeptes wird die Beziehung zwischen Reizen und Reaktionen durch eine bewertende, vermittelnde und verarbeitende Instanz beeinflusst (vgl. Evers, 2009: 20).

Der anglo-amerikanische Begriff „Stress“ wurde aus der Materialforschung, wo er Spannung, Verzerrung und Verbiegung von Material beschreibt, entlehnt. 1914 von Canon in die Humanwissenschaften übertragen und von Seyle (1950) bekannt gemacht, fand er 1970 Eingang in den alltäglichen Sprachgebrauch, um hohe Belastungen, Frustrationen, psychische Anspannungen und dergleichen zu beschreiben (vgl. Evers, 2009: 20). Der Begriff „Stress“ wird in der Literatur unterschiedlich aufgefasst. So finden sich reaktionsorientierte Definitionen, zum Beispiel bei Janke (1976, zit. nach Evers, 2009: 21), der Stress als eine zu einem Zeitpunkt starke oder lang andauernde Abweichung vom gewohnten Erregungsniveau beschreibt. Diese äußert sich im Erleben als Gefühl innerer Angespanntheit und Erregtheit, im Verhalten als zunehmende Desorganisation sowie durch hormonelle Veränderungen wie der Ausschüttung sogenannter Stress-Hormone. Auch Richter und Hacker (1998, 125; Evers, 2009: 21) begreifen Stress als

„Reaktion auf als unannehmbar oder bedrohlich erlebte, konflikthafte Fehlbeanspruchungen, erwachsend aus starken Über- oder Unterforderungen der Leistungsvoraussetzungen bzw. dem Infrage stellen wesentlicher Ziele einschließlich sozialer Rollen. Stressreaktionen sind kennzeichnend für Situationen, in denen es dem Betroffenen weder gelingt, den belastenden Umständen auszuweichen, noch durch eigenes Handeln eine Situationsveränderung zu erreichen“.

Greif (1991: 13, zit. nach Evers, 2009: 21) hebt die „*individuelle Situationseinschätzung*“ in seiner reizorientierten Definition von Stress hervor. So ist Stress ein „*intensiver unangenehmer Spannungszustand in einer stark aversiven, bedrohlichen, subjektiv lang andauernden Situation, deren Vermeidung subjektiv wichtig ist*“.

Im Gegensatz zu allen vorangehenden Definitionen beschreibt Lazarus (1966; Lazarus/ Launier, 1978; 1981, zit. nach Evers, 2009: 22) Stress in seinem transaktionellen Modell als „*Wechselwirkung von Person und Situation*“, persönlichen „*Bewertungsprozessen*“ und individuell zur Verfügung stehenden Bewältigungsressourcen. Stress entsteht, wenn die persönlich verfügbaren Bewältigungsressourcen durch die situativ gestellten Anforderungen beansprucht oder überfordert werden und dadurch das ei-

gene Wohlbefinden gefährdet ist. Subjektive Einschätzungen und Bewertungen sind wie die Situation und die von ihr ausgehende Beeinflussung einer Person nicht konstant, sondern in ständiger Bewegung.

Dazu fasst Weinert (1998: 234; Evers, 2009: 22) folgende, größtenteils übereinstimmende Komponenten aus den bisherigen Stressdefinitionen zusammen:

- *„Stress wird durch einen Stimulus verursacht, der entweder psychischer oder physischer Natur sein kann“.*
- *„Die Person reagiert auf diesen Stimulus“*
- Stress steht in Verbindung mit Zwängen, Entbehrungen und Forderungen.
- Es herrscht Ungewissheit über das Ereignis, ...
- das der Person wichtig sein muss.

Daraus ergibt sich bei Weinert (1998, 234; Evers, 2009: 22), dass Stress *„eine adaptive Reaktion, die durch interindividuelle Unterschiede herbeigeführt wird und/oder durch psychologische Prozesse, die von Umfeld-Aktivitäten, Situationen oder Ereignissen herrühren, die an eine Person übermäßige psychologische oder physische Anforderungen stellen“*, ist. Führt man all diese Definitionen zusammen, ergibt sich, dass „Stress“ stets dort anzutreffen ist, wo Personen und Umwelt situativ aufeinandertreffen. Dabei herrscht eine Diskrepanz zwischen den Anforderungen an die Person und ihren Bewältigungsressourcen vor.

Die Begriffe „Stress“ oder „Belastung“ und ähnliche in Abbildung 7 angeführte Termini sind umgangssprachlich meist negativ besetzt. Gleichzeitig finden sich in der Wissenschaft auch positive Aspekte von Belastungen. Eine Stressreaktion kann entweder beeinträchtigend und über- bzw. unterfordernd, oder aktivierend und fördernd sein, je nachdem wie eine Person eine spezifische Belastung wahrnimmt und welche Bewältigungsressourcen sie besitzt und einsetzt. Positive Auswirkungen von Belastungen können Erlebnisse der Freude, Euphorie oder Stolz auf erfüllte Aufgaben und Herausforderungen sein. Hierzu wurde der Begriff „Eustress“ eingeführt, um den positiv wahrgenommenen Stress vom belastenden „Distress“ abzugrenzen (vgl. Evers, 2009: 23).

1.2.2 Transaktionale Stresskonzepte

Lazarus (1966; Lazarus/ Launier, 1978; 1981; Lazarus/ Folkman, 1984) beschreibt Stress als Wechselwirkung von Person und Situation, persönlichen Bewertungsprozessen und individuell zur Verfügung stehenden Bewältigungsressourcen (vgl. Evers, 2009: 22, 27). Diese Annahmen bilden die Grundlage seines transaktionalen Stressmodells. Transaktionale Stressmodelle gehen vom Stattfinden komplexer Bewertungs- und Interaktionsprozesse zwischen Person und Umwelt in Belastungssituationen aus. Das Hauptaugenmerk wird auf die Ungleichheit zwischen den Anforderungen der Umwelt und den Kapazitäten des Individuums gelegt. Somit entsteht Stress, wenn die Anforderungen der Umwelt die persönlichen Bewältigungsressourcen zu sehr übersteigen. Dabei sind allerdings die subjektiven Bewertungs- und Bewältigungsmittel und nicht wie in den anderen Modellen die objektiven Umweltbedingungen die „*vermittelnde[n] Größe[n] im Stressprozess*“ (Evers, 2009: 27). Dies bedeutet, dass eine Belastung (oder ein Stressor) nicht zwangsläufig zu einer Stressreaktion führen muss und somit Erklärungen unterschiedlicher Reaktionen verschiedener Individuen auf gleiche Belastungsfaktoren möglich werden.

Die Bewertung einer Situation läuft in drei Phasen ab (vgl. Evers, 2009: 27, 28):

- **Primäre Bewertung:** Hier wird die Situation nach ihrer Stressrelevanz bewertet, entweder, ob sie unbedeutend, positiv oder stressend ist. Wird eine Situation als stressend bewertet, so wird in weiterer Folge ihre Bedeutung, hinsichtlich der individuellen Ressourcen, geprüft. So kann eine Situation entweder einen Verlust oder Schaden, eine Bedrohung oder eine Herausforderung darstellen.
- **Sekundäre Bewertung:** Das Individuum schätzt seine persönlichen Bewältigungsressourcen (coping resources) und die situativen Bewältigungsmöglichkeiten (coping options) ein. Bewältigungsstrategien können entweder pragmatisch, direkte problembezogene, situationsbeeinflussende Handlungen, oder „*palliativ*“ oder emotionsbezogen (Emotionskontrolle, Beruhigung, Entspannung) sein, wobei beide je nach Situation angemessen sein können. Sind alle Bewertungen abgeschlossen, entscheidet die Person, ob eine Situation stres-

send ist. Dabei wird subjektiv abgewogen, ob die persönlichen Ressourcen die Anforderungen übersteigen oder nicht.

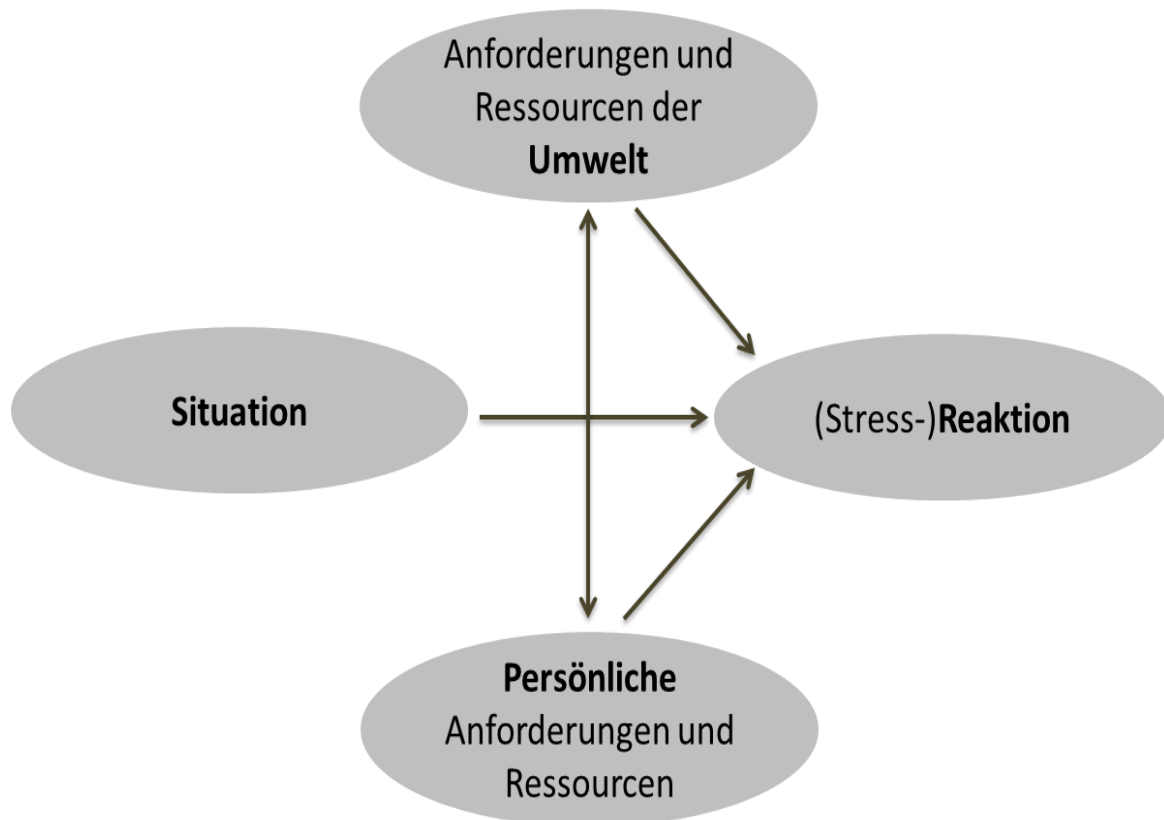
- **Neubewertung:** Nach erfolgtem Bewältigungshandeln oder Coping wird die eben eingesetzte Bewältigungsmethode ob ihres Erfolges oder Misserfolges evaluiert. Dadurch können Erfahrungen für zukünftige Situationen gesammelt werden. *„Dadurch wird der Stressprozess dynamisch, da das Individuum auf gleiche Reize im Zeitverlauf, je nach Erfahrung, unterschiedlich reagieren kann“* (Evers, 2009: 28).

Die Einteilung des Bewertungsprozesses in primär und sekundär ist keinem zeitlichen Ablauf oder einer Relevanz-Rangfolge geschuldet, sondern bezieht sich auf den Bewertungsinhalt. Im primären Bewertungsprozess wird das persönliche Wohlbefinden abgefragt, während im sekundären Bewertungsprozess die Bewältigungsfähigkeiten und -möglichkeiten geprüft werden. Einzelne Bewältigungsversuche werden danach evaluiert und können bei Erfolg in gleichen oder ähnlichen Situationen wieder eingesetzt werden. Die Wahl der Bewältigungsmethode hängt dabei *„vom Grad der Ungewissheit und der Mehrdeutigkeit der Situation“*, *„dem Grad der erwarteten Bedrohung“*, *„dem Vorliegen eines Konfliktes“*, dem Grad der *„Kontrolle über die Situation“* sowie von persönlichen Werthaltungen und Überzeugungen ab (Lazarus/ Launier, 1978; 1981, zit. nach Evers, 2009: 28). Lazarus' Modell akzentuiert die persönlichen Bewältigungsressourcen in belastenden Situationen. Dies bedeutet, dass Menschen *„höchst unterschiedlich“* auf denselben Stressor reagieren, wobei Individuen mit *„positivem, stabilen Selbstbild“* und hoher Disziplin aktiv und angemessen auf eine Situation reagieren können. In weiterer Konsequenz ist ein Reiz nicht dann stressend, wenn er wie bei Seyle eine gewisse Intensitätsschwelle überschreitet, sondern wenn er vom Individuum dementsprechend bewertet wurde (Evers, 2009: 29).

Cox erweitert 1993 Lazarus' Ansatz (1966) dahingehend, dass nicht nur die Umwelt Anforderungen an die Person stellt, sondern auch die Person an sich selbst. Auf der Seite der Ressourcen stellen neben der Person auch die Umwelt Handlungs- und Kontrollmechanismen (z. B. Arbeitnehmergeetze oder Fortbildungsmaßnahmen) bereit. All diese Faktoren werden von der Person in die Bewertung miteinbezogen und beeinflussen die Belastungsreaktionen und das Stresserleben. Die Belastungsreaktionen können physiologische, kognitive und verhaltensbezogenen Veränderun-

gen hervorrufen, die sich ihrerseits auf die „*Person-Umwelt-Konstellation*“ auswirken können. Längerfristig können so die Gesundheit, die sozialen Beziehungen und das Verhalten des Individuums beeinflusst werden (vgl. Evers, 2009: 29).

Abbildung 8: Transaktionales Stressmodell nach Lazarus/Cox



Quelle: Lazarus, 1966; Lazarus/ Launier, 1978; 1981; Lazarus/ Folkman, 1984; Cox, 1993, zit. nach Evers, 2009: 26-29

1.2.3 Stresserleben in der Arbeitswelt

Für die Stressgenese am Arbeitsplatz sind vor allem kleinere, alltägliche Reize, in der Literatur als „*Mikrostressoren*“ (Schönpflug, 1987, zit. nach Evers 2009: 30) oder „*daily hassles*“ bezeichnet, ausschlaggebend (Kanner et al., 1981, zit. nach Evers, 2009: 30). Entscheidend ist dabei das Kumulieren dieser kleinen Unannehmlichkeiten, was zu einem „*Dauerzustand von erlebtem Stress führen kann*“ (Evers, 2009: 31, 32).

Bei Udris und Frese (1999, zit. nach Evers, 2009: 32-34) findet sich ein Systematisierungsansatz von arbeitsbezogenen Einflussfaktoren für das Stresserleben, die nicht nur im Arbeitsalltag, sondern auch an der Schnittstelle zwischen Privatleben und Beruf zu finden sind:

- **Arbeitsinhalt:** vor allem qualitative und quantitative Über- beziehungsweise Unterforderung durch die Arbeitsaufgaben.
 - Qualitative Unterforderung: vorhandene Fähigkeiten und Qualifikationen können nicht eingesetzt werden.
 - Qualitative Überforderung: Die Komplexität der Anforderungen übersteigt die Qualifikationen und Fähigkeiten einer Person. Mehrdeutigkeit und Widersprüchlichkeit der Arbeitsaufgaben.
 - Quantitative Unterforderung: Zeitlich gleichförmige, sich ständig wiederholende, Monotonie erzeugende Tätigkeiten.
 - Quantitative Überforderung: Die Menge der Aufgaben ist für eine Zeitspanne zu hoch, es kommt zu Zeitdruck.

- **Physische Einflussfaktoren:** äußere gesundheitsschädliche oder gemütsbelastende Einflüsse wie Hitze, Staub, Lärm, Abgase, Vibrationen etc.

- **Arbeitszeiten:** Hierunter fallen lange und ungünstige Arbeitszeiten wie Nachtarbeit, Wechselschichtarbeit sowie unregelmäßige Arbeitszeiten und Bereitschaftsdienste, bei denen Planbarkeit und Kontrolle des eigenen Tagesablaufes erschwert sind.

- **Soziale Situation:** Belastungsfaktoren in sozialen Situationen erwachsen zum einen aus der Interaktion und Konflikten mit Kollegen und Vorgesetzten sowie zum anderen aus Rollenkonflikten und unklaren Erwartungen an die Person.

- **Organisation:** Unterbrechungen und Störungen, z. B. durch technisches Gebrechen oder mangelnde Disposition, des Arbeitsablaufes.

- **Berufskarriere:** Berufseintritt („*Realitätsschock*“), innerbetriebliche Umstellungsprozesse, Arbeitgeber- und Berufswechsel, gesetzliche Änderungen.

- **Arbeitsplatzunsicherheit:** Angst vor dem Verlust des Arbeitsplatzes und Erwerbslosigkeit.

Im Zuge der Diskussionen um die „Flexibilisierung des Arbeitslebens“ und der zunehmenden Automatisierung und „Computerisierung“ tun sich neue Belastungsaspekte im Fahreralltag auf.

Die Flexibilisierung des Arbeitslebens meint den häufigen Wechsel von Arbeitszeiten, -orten, -beziehungen und -inhalten, woraus neue, „*vor allem psychomentale*“ Belastungen erwachsen (Evers, 2009: 36). Dabei ist für Wieland und Krajewski (2002, zit. nach Evers, 2009: 36) vor allem die „*Schnittstelle*“ zwischen Beruf und Privatleben entscheidend, wo potentielle Stressoren, welche von flexibilisierten Arbeitsbedingungen ausgehen, am stärksten wirken können. Dabei erkennen sie, dass die Flexibilisierung der Arbeitswelt ein großes Risiko für die Kontrolle und Gestaltung des Tagesablaufes in sich birgt. Möglichkeiten zu privater Erholung können verknappt und die Koordination einzelner persönlicher Lebensbereiche erschwert werden (Evers, 2009: 36, 37).

Mit der zunehmenden Automatisierung und „Computerisierung“ wird häufig von einer „*Belastungsverschiebung*“ gesprochen. Die Automatisierung und „Computerisierung“ macht – im Sinne der Rationalisierung – den Arbeitsprozess in der Regel effizienter und fehlerfreier, aber den Arbeitsinhalt „*kopflastiger und abstrakter*“ (vgl. Evers, 2009: 37). Fahrsicherheitssysteme wie ABS und ESP oder Tempomaten und Spurleitsysteme können den Fahrer unterstützen. „*Je mehr Aufgaben automatisiert werden, desto mehr Verantwortung und Entscheidungsspielraum werden dem Menschen abgenommen*“ (Evers, 2009: 37). Dies kann auf der einen Seite Entlastung und eine Erhöhung der Sicherheit bewirken, andererseits aber auch neue Belastungen und Risiken wie „*informativische Überforderung*“, Monotonie-Erlebnisse, psychische und physische Ermüdungserscheinungen, Minderung der Vigilanz oder ein unangemessenes Delegieren von Verantwortung an das System mit sich bringen.

Im Sinne des transaktionalen Stressmodelles nach Lazarus/Cox (siehe 1.2.2) sind äußere und innere Belastungsfaktoren Quellen für Stress. Jedoch ist die Bewertung der Belastung, der persönlichen Bewältigungsressourcen und der gegebenen Handlungsoptionen für das Entstehen von Stress entscheidend. Dabei bieten Umwelt und

Person Bewältigungsressourcen an, wobei allerdings auch die Belastungsfaktoren selbst Merkmale aufweisen, die das Stresserleben positiv oder negativ beeinflussen können. Allgemeine Kennzeichen von Stresssituationen sind die Dauer und Intensität des Stressors, die Kontrollierbarkeit, Bekanntheit, Neuheit und Vorhersagbarkeit, Klarheit oder Mehrdeutigkeit sowie die Bedeutsamkeit für eine Person. Dabei wurden in der psychologischen Forschung vor allem die Konzepte der „*Situationskontrolle*“ und der „*Vorhersagbarkeit*“ untersucht und werden in Zusammenhang mit Stressabbau und gesundheitsfördernden Arbeitsbedingungen diskutiert (vgl. Evers 2009: 38).

Der Begriff „*Situationskontrolle*“ bedeutet die „*prinzipielle Beeinflussbarkeit*“ belastender Bedingungen durch eine Person. Damit wird der Wunsch nach „*Durchschaubarkeit, Vorhersehbarkeit und Beherrschbarkeit*“ einer Situation illustriert. Dabei wird zwischen „*objektiver Kontrolle*“, der tatsächlichen Beeinflussbarkeit und „*subjektiver Kontrolle*“, der wahrgenommenen oder vermeintlichen Beeinflussbarkeit unterschieden (Evers, 2009: 38). Dazu merken Udris und Frese (1999, zit. nach Evers, 2009: 38) an, dass der Wunsch nach Kontrolle oft größer ist als die tatsächliche oder vermutete Kontrollierbarkeit einer Situation. Wenn keine objektive Kontrollierbarkeit besteht, aber Kontrollierbarkeit angenommen wird, so gibt sich die Person, so Langer (1975, zit. nach Evers, 2009: 38), einer „*Kontrollillusion*“ hin. Kontrollierbarkeit bedeutet dort, dass Verhalten und Konsequenzen im Zusammenhang stehen. Evers' Beispiel folgend (2009: 38) ist eine Situation, in der ein Fahrzeug so plötzlich vor dem eigenen LKW auftaucht, dass eine Kollision unvermeidbar ist, trotz Bewältigungsversuchen (Brems- und Ausweichmanöver) unkontrollierbar, da der Ausgang unabhängig vom Verhalten des Fahrers ist. Das Erleben von Unkontrollierbarkeit kann zu Ängstlichkeit und Resignation führen und im Dauerzustand, Seligman (1992, zit. nach Evers, 2009: 39) folgend, zu „*erlernter Hilflosigkeit*“ führen, in dessen Folge alle Bewältigungsversuche eingestellt oder solche Situationen so weit wie möglich vermieden werden.

Das Konzept der „*Vorhersagbarkeit*“ ist eng mit dem der Situationskontrolle verbunden. Vorhersagbarkeit ist dann gegeben, „... wenn das Auftreten eines Ereignisses aufgrund eines Hinweisreizes vorhergesehen werden kann“. Bezogen auf den LKW-Fahrer ist das Ausscheren eines überholenden Fahrzeuges voraussehbar, wenn durch Blinken und/oder Beschleunigen entsprechende Hinweisreize gesetzt werden (Evers, 2009: 39). Für Vorhersagbarkeit und Situationskontrolle im Verkehrsgesche-

hen ist daher die Kommunikation zwischen den Beteiligten essenziell. Unvorhersehbare Ereignisse bewirken Unsicherheit, die Angst und Furcht auslösen und das Stresserleben begünstigen kann (vgl. Kohlmann, 1990; Seligman, 1992, zit. nach Evers, 2009: 39).

Zusammenfassend betrachtet münden potentiell belastende Arbeitsbedingungen weniger in Stress, wenn objektive Kontrollspielräume gegeben sind und die Situation als kontrollierbar und vorhersehbar erlebt wird (vgl. u. a. Udris und Frese, 1999, zit. nach Evers, 2009: 39).

1.2.4 Persönliche Faktoren des Stresserlebens

Neben den äußeren Belastungsfaktoren und Anforderungen stellen persönliche Bewertungsprozesse, Ressourcen und Anforderungen die zentralen vermittelnden Instanzen im Stressprozess dar. In der Literatur wird in diesem Zusammenhang auf „*Kontrollüberzeugungen*“, „*Selbstwirksamkeitserwartungen*“ und das Vorhandensein sozialer Unterstützung als bedeutendste persönliche Faktoren in der Stressgenese verwiesen (vgl. Evers, 2009: 40).

„*Kontrollüberzeugungen*“ oder „*locus of control*“ (Rotter, 1954; 1966, zit. nach Evers, 2009: 40) beschreibt, ob eine Person Ereignisse entweder als Folge des eigenen Handelns betrachtet („*internale Kontrollüberzeugung*“), oder auf äußere Faktoren wie Glück und Unglück, Schicksal oder andere Menschen zurückführt („*externale Kontrollüberzeugung*“). Der „*locus of control*“ wird bei Rotter als ein stabiles Persönlichkeitsmerkmal angesehen. In Studien zum Zusammenhang zwischen Kontrollüberzeugungen und Stresserleben wurden bei Personen mit „*externaler Kontrollüberzeugung*“ ein größeres Stresserleben und eine niedrigere Arbeitszufriedenheit festgestellt (vgl. etwa Kahn/ Cooper, 1990, zit. nach Evers, 2009: 40). Cullen (1980, zit. nach Evers, 2009: 40-41) wies eine niedrigere Stresshormonausschüttung (in diesem Fall Kortisol) erfahrener LKW-Fahrer bei wahrgenommener Situationskontrolle nach.

„*Selbstwirksamkeitserwartung*“ bedeutet die subjektive Erwartung einer Person, dass sie über die nötigen Mittel verfügt, eine Situation zu bewältigen (vgl. Evers, 2009:

41). Bandura (1986, zit. nach Evers, 2009: 41) führt vier Quellen von Selbstwirksamkeitserwartungen an:

- **Direkte Erfahrung:** Inwieweit wurde dasselbe Verhalten bereits früher erfolgreich angewandt?
- **Stellvertretende Erfahrung:** Inwieweit hat eine andere, möglichst ähnliche, Person dasselbe Verhalten erfolgreich angewandt?
- **Sprachliche Überzeugung“:** Inwieweit kann sich die Person selbst über die positiven Folgen eines Verhaltens überzeugen oder überzeugen lassen?
- **Wahrgenommene körperliche Erregung:** Eine geringere wahrgenommene Erregung führt zu einer höheren Erwartung, eine Situation zu meistern.

In Studien wurde nachgewiesen, dass Personen mit hohen Selbstwirksamkeitserwartungen mit Stresserleben und Krankheiten besser umgehen können und eine positivere Lebenseinstellung aufweisen (vgl. u. a. Bandura, 1992, zit. nach Evers, 2009: 41).

Dem Vorhandensein von sozialer Unterstützung in Form eines stabilen sozialen Netzwerkes im Umfeld der Person wird eine präventive Funktion gegenüber Stress und Gesundheitsgefährdungen zugesprochen. Soziale Unterstützung wird von formellen (Arbeit, Familie) und informellen (z. B. Freundschaftsbeziehungen) sozialen Netzwerken angeboten. Dazu argumentieren Udris und Freese (1999, zit. nach Evers, 2009: 41), dass Verpflichtungen in sozialen Netzwerken auch negative Effekte und Konflikte auslösen können. Soziale Unterstützung ist zum einen eine persönliche Ressource, die Möglichkeit Unterstützung zu suchen und zu erhalten und zum anderen eine Ressource aus der Umwelt, die allerdings auch eigene Anforderungen stellt (vgl. Evers, 2009: 42).

1.2.5 Auswirkungen von Stress

Die Auswirkungen von Stress sind aufgrund verschiedenster Auslöser und individueller Bewertungs- und Bewältigungsstrategien sehr mannigfaltig. Daher kann die exemplarische Darstellung in der folgenden Tabelle nur eine Annäherung an diese Fragestellung darstellen. Stressreaktionen können auf der körperlichen, der psychischen und der Verhaltensebene wirken und so kurzfristige Reaktionen bis langfristige, chronische Manifestationen hervorrufen (Evers, 2009: 42).

Abbildung 9: Beispiele für Stressreaktionen

Ebene	Kurzfristige, akute Reaktionen	Mittel- bis langfristige, chronische Folgen
Physiologisch, somatisch	<ul style="list-style-type: none"> • Erhöhte Herzfrequenz • Erhöhter Blutdruck • Ausschüttung von Kortisol und anderen Stresshormonen 	<ul style="list-style-type: none"> • Psychosomatische Beschwerden und Erkrankungen • Unzufriedenheit • Depressivität • Burnout
Psychisch, kognitiv-emotional	<ul style="list-style-type: none"> • Anspannung, Nervosität • innere Unruhe • Frustration • Ärger • Ermüdungs-, Monotonie- und Sättigungsgefühle 	
Individuelles Verhalten	<ul style="list-style-type: none"> • Leistungsschwankungen • Nachlassen der Konzentration • Fehlhandlungen • Schlechte sensomotorische Koordination • Hastigkeit und Ungeduld 	<ul style="list-style-type: none"> • Vermehrter Nikotin-, Alkohol-, Tabletten- und Drogenkonsum • Fehlzeiten • Innere Kündigung
Soziales Verhalten	<ul style="list-style-type: none"> • Erhöhte Reizbarkeit • Konflikte • Mobbing • Streit • Aggression gegen andere • Rückzug innerhalb und außerhalb der Arbeit 	

Quelle: Udris und Frese 1999: 432 (zit. nach Evers, 2009: 43)

1.3 Fahrertypen

In Evers' Arbeit zu den „Auswirkungen von Belastungen und Stress auf das Fahrverhalten von LKW-Fahrern“ (2009) findet sich eine LKW-Fahrertypologie, die auf den Überlegungen des transaktionalen Stressmodells nach Lazarus/Cox (siehe 1.2.2) basiert. Dabei werden sechs Fahrertypen anhand ihrer wahrgenommenen Belastungen, ihrer Fahrstressanfälligkeit, ihres situativen Bewältigungsverhaltens sowie abweichenden Fahrverhaltens eingeteilt (vgl. Evers, 2009: 217).

Abbildung 10: Faktoren in der LKW-Fahrertypologie nach Evers

„Wahrgenommene Belastungen“	„Anfälligkeit für Fahrstress“ (DSI)	„Situatives Bewältigungsverhalten“ (DCQ)	„Abweichendes Fahrverhalten“ (DBQ)
<ul style="list-style-type: none"> • Zeit • Verkehr • Umgebung/ Umfeld 	<ul style="list-style-type: none"> • Müdigkeitsneigung • Gefahrenwahrnehmung • Abneigung gegen das Fahren • Aggression 	<ul style="list-style-type: none"> • Aufgabenorientierung • Gefühlsorientierung • Konfrontation • Neubewertung 	<ul style="list-style-type: none"> • Fehler • Verstöße

Quelle: Evers, 2009: 172–187

„Wahrgenommene Belastungen“ beziehen sich auf äußere Belastungsfaktoren oder Stressoren aus der LKW-Fahrer-Tätigkeit. Hierzu wurden die drei Faktoren „Zeit“, „Verkehr“ und „Umgebung“ durch eine Faktorenanalyse aus einzelnen Items zu Arbeits- und Verkehrsbedingungen, sozialen und physischen Belastungen sowie Nebentätigkeiten extrahiert (vgl. Evers, 2009: 174).

„Anfälligkeit für Fahrstress“ basiert auf dem „Driver Stress Inventory“ (DSI) nach Matthews et al. (1996; 1997 – vgl. Evers 2009: 134). Das DSI beschreibt fünf Dimensionen von Stressanfälligkeit: „Abneigung gegen das Fahren“, „Aggression“, „Müdigkeitsneigung“, „Gefahrenwahrnehmung“ und „Spannungssuche“. Die ersten drei Dimensionen beziehen sich auf subjektiv negative Zustände von Angst, Ärger und Müdigkeit. Gefahrenwahrnehmung bedeutet ein aktives Antizipieren möglicher Gefahren, während Spannungssuche mit der Lust an der Gefahr assoziiert wird (Evers, 2009: 128). Bei Evers wurde das DSI vereinfacht und auf LKW-Fahrer abgestimmt,

wobei die Dimension „*Spannungssuche*“, welche sich in der originalen Konzeption des DSI vorwiegend auf risikoreiches Fahren bei hohen Geschwindigkeiten bezieht, ausgelassen wurde (vgl. Evers, 2009: 150).

Das „*Bewältigungsverhalten*“ basiert auf dem „*Driver Coping Questionnaire*“ (DCQ), ebenfalls nach Matthews et al. (1996; 1997 – vgl. Evers, 2009: 137). In diesem werden den fünf Dimensionen der Stressanfälligkeit (DSI) fünf Bewältigungsmethoden gegenübergestellt, nämlich: „*Gefühlsorientierung*“, „*Aufgabenorientierung*“, „*Konfrontatives Coping*“, „*Vermeidung*“ und „*Neubewertung*“. Fahrer, die eine Abneigung gegen das Fahren verspüren, wenden dabei eher gefühlsorientierte Bewältigungsstrategien (z. B. Selbstbeschuldigungen) an, genauso wie aggressive Fahrer eher konfrontativ reagieren und andere Fahrer als feindselig wahrnehmen (vgl. Matthews et al. 2002, zit. nach Evers, 2009: 128). Der aufgabenorientierte Bewältigungsstil bezieht sich auf zielgerichtetes und sicheres Fahren und hängt mit der Gefahrenwahrnehmung aus dem DSI zusammen, während „*Neubewertung*“ das Umdeuten von Belastungssituationen, zum Beispiel eine Situation als Lernerfahrung anzusehen, meint. Neben der persönlichen Disposition zu Stressanfälligkeit (DSI) sind auch situative Faktoren für die Wahl der Bewältigungsmethode entscheidend. Unkontrollierbare Ereignisse werden als größere Bedrohung angesehen (siehe 1.2.3) und führen daher eher zu gefühlsorientierten als aufgabenorientierten Bewältigungsmethoden. Der Copingstil „*Vermeidung*“ konnte bei LKW-Fahrern allerdings nicht repliziert werden (Evers, 2009: 183, 184).

„*Abweichendes Fahrverhalten*“ wird anhand einer modifizierten Version des „*Driver Behaviour Questionnaire*“ (DBQ) nach Reason et al. (1990 – vgl. Evers, 2009: 138) untersucht. Im originalen DBQ finden sich drei Klassen von abweichendem Fahrverhalten: „*Fehler*“ („*Errors*“) als ungewollte Handlungen, absichtlich begangene „*Verstöße*“ („*Violations*“) sowie „*Ausrutscher*“ („*Slips and Lapses*“), die eine Folge von Gedächtnis- und Aufmerksamkeitsfehlern darstellen und keine „*unmittelbare Verkehrssicherheitsrelevanz*“ haben (Evers, 2009: 138, 139). Bei Lawton et al. (1997 - vgl. Evers, 2009: 139) wird der DBQ um die Klasse „*aggressive Verstöße*“ („*Aggressive Violations*“) erweitert, womit feindselige, gegen andere Verkehrsteilnehmer gerichtete Handlungen von „*gewöhnlichen Verstößen*“ („*Ordinary Violations*“), die zum Selbstzweck begangen werden, unterschieden werden. Bei Evers konnten jedoch, aufgrund ungünstiger Faktorladungen in der Faktorenanalyse, nur

zwei Dimensionen, „*Fehler*“ und „*Verstöße*“, gefunden werden (vgl. Evers, 2009: 186, 187). Der DBQ wurde in zahlreichen Studien eingesetzt und ist dazu oft modifiziert worden.

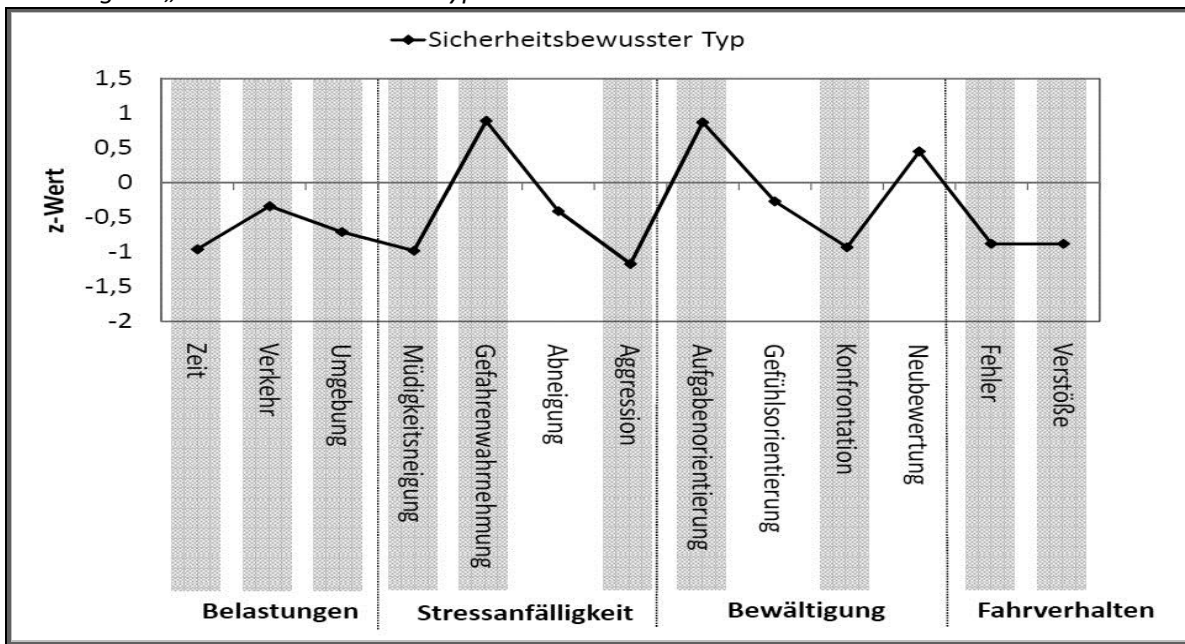
Durch eine Clusteranalyse mit den insgesamt 13 gefundenen Faktoren aus „*wahrgenommene Belastungen*“, „*Anfälligkeit für Fahrstress*“, „*situatives Bewältigungsverhalten*“ und „*abweichendes Fahrverhalten*“ (siehe Abb. 10) finden sich bei Evers (2009: 219–228) die sechs folgenden LKW-Fahrertypen:

- Der sicherheitsbewusste Typ
- Der selbstkritische Typ
- Der unauffällige Typ
- Der gleichgültige Typ
- Der gestresste Typ
- Der Draufgänger-Typ

1.3.1 Der sicherheitsbewusste Typ

11,7 % der befragten LKW-Fahrer in Evers' Beitrag zählen zum sicherheitsbewussten Typ. Diese fühlen sich „*unterdurchschnittlich belastet und zeig[en] hinsichtlich des Umganges mit Stress ein im Sinne der Verkehrssicherheit positives Verhalten*“ (Evers, 2009: 219). Neben einer sehr hoch ausgeprägten Gefahrenwahrnehmung weisen sie gleichzeitig sehr wenig Aggressionspotential und Abneigung gegen das Fahren sowie eine geringe Müdigkeitsneigung auf. Dabei verhalten sie sich sehr sicherheitsbewusst und aufgabenorientiert und bewerten Stresssituationen im überdurchschnittlichen Maße als eine Herausforderung oder Lernerfahrung neu. Gefühlsorientiertes und konfrontatives Bewältigungsverhalten kommt beim sicherheitsbewussten Fahrertyp eher weniger vor. Sicherheitsbewusste Fahrer weisen die geringsten Werte bei selbstberichteten Fehlern und Verstößen auf (vgl. Evers, 2009: 219).

Abbildung 11: „Sicherheitsbewusster Typ“



Quelle: Evers 2009: 220³

Sicherheitsbewusste Fahrer zählen zur ältesten und auch erfahrensten Fahrergruppe. Dabei weisen sie unter allen sechs Gruppen die „bei weitem“ niedrigste, selbstberichtete Unfallbeteiligung auf, während sie bei Verkehrsstrafen (Bußgeld) mit anderen Gruppen vergleichbar sind (Evers, 2009: 220, 221). Der sicherheitsbewusste Typ zählt für Evers (2009: 221) bezüglich seiner Anfälligkeit, seines Umgangs mit Belastungen und seines sicherheitsbewussten Verhaltens zum „günstigsten Fahrertyp“ in Bezug zur Verkehrssicherheit.

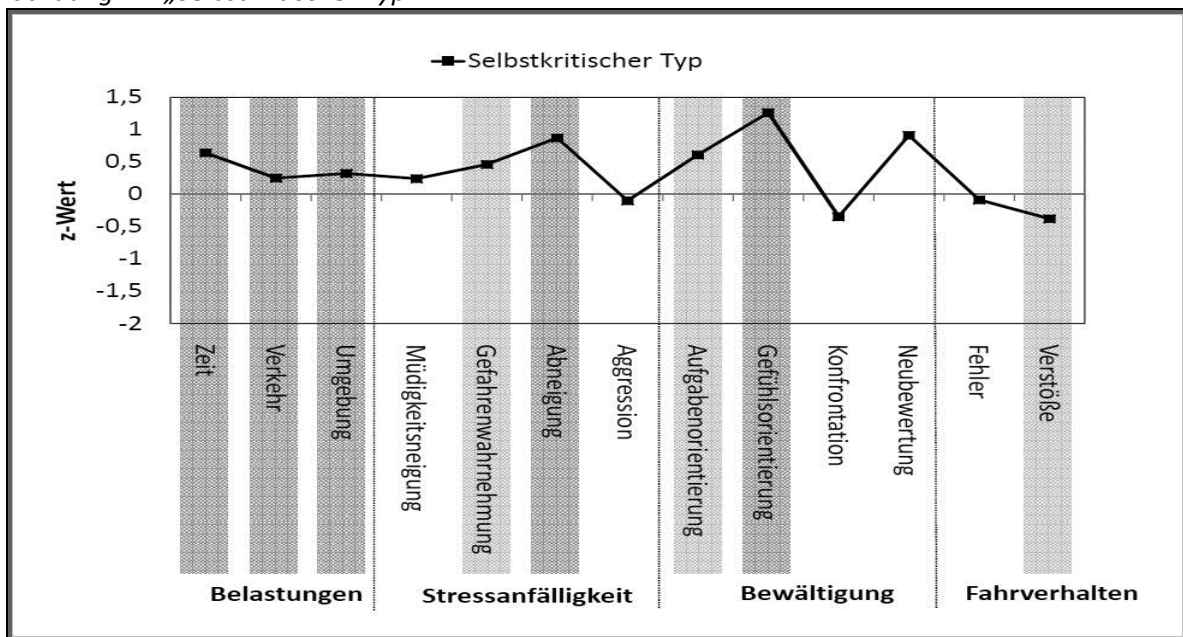
1.3.2 Der selbstkritische Typ

Selbstkritische Fahrer (9,4 % der Befragten) fühlen sich überdurchschnittlich stark belastet. Ihr „*Stresserleben ist charakterisiert durch eine starke negative emotionale Beschäftigung mit dem Fahren*“ (Evers, 2009: 221). Folglich ist ihre Abneigung gegen das Fahren sehr stark ausgeprägt, der sie mit einer starken Gefühlsorientierung, die sich unter anderem in Selbstzweifeln niederschlägt, begegnen. Dazu weisen sie auch eine erhöhte Müdigkeitsneigung auf. Trotz ihres negativen emotionalen Erlebens weisen selbstkritische Fahrer einige der Verkehrssicherheit zuträgliche Verhal-

³ Abb. 11–16: Auffälligkeiten sind farblich hervorgehoben: hell: positiv, dunkel: negativ

tensmerkmale auf. So besitzen sie eine hohe Gefahrenwahrnehmung und Aufgabenorientierung sowie eine stark ausgeprägte Neubewertung von Stresssituationen. Dementsprechend kommen bei selbstkritischen Fahrern weniger Fehler und Verstöße vor (Evers, 2009: 221).

Abbildung 12: „Selbstkritischer Typ“



Quelle: Evers 2009: 222

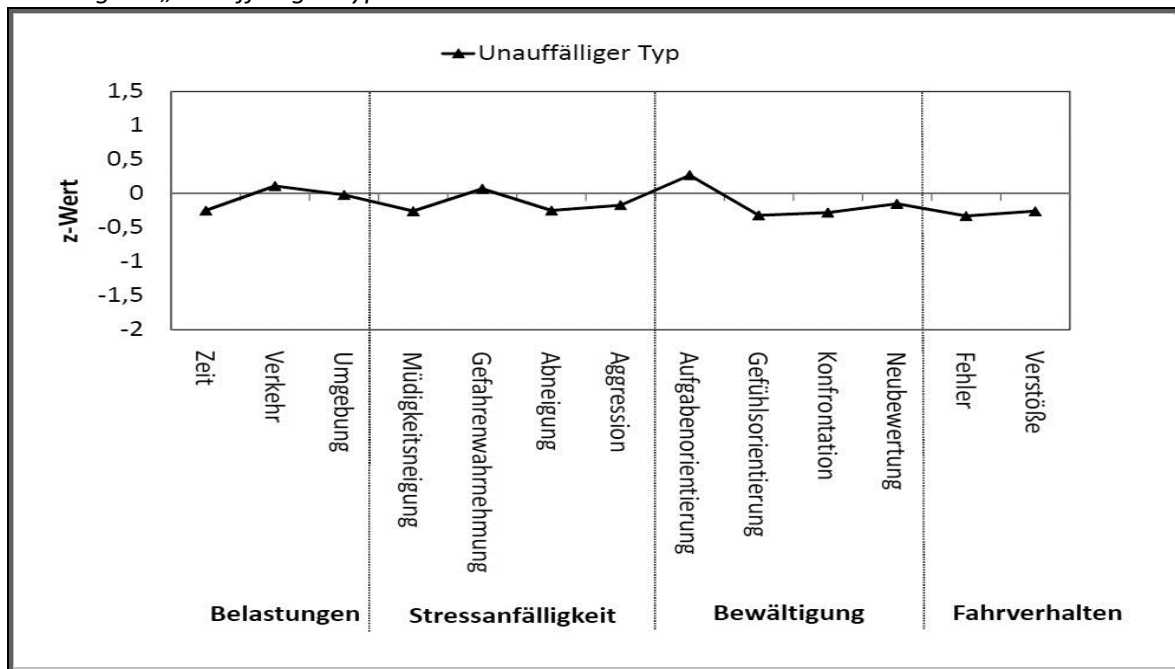
Im Unfallaufkommen sind sie mit den sicherheitsbewussten Fahrern vergleichbar und werden am seltensten mit Bußgeld belangt. Selbstkritische Fahrer sind generell wenig gefährdet und zeigen eine sehr geringe Verkehrsauffälligkeit (vgl. Evers, 2009: 222).

1.3.3 Der unauffällige Typ

Der unauffällige Typ, die größte Fahrer-Gruppe mit 31,1 % der Befragten, bezeichnet die „Durchschnittsfahrer“, welche bei allen Faktoren der Typologie im mittleren Bereich liegen (vgl. Evers, 2009: 222, 223).

Unauffällige Fahrertypen stellen keine „prominente Risikogruppe“ dar, fühlen sich nicht übermäßig belastet und sind unauffällig im Umgang mit Stress und was das Fahrverhalten betrifft (vgl. Evers, 2009: 223, 224).

Abbildung 13: „Unauffälliger Typ“



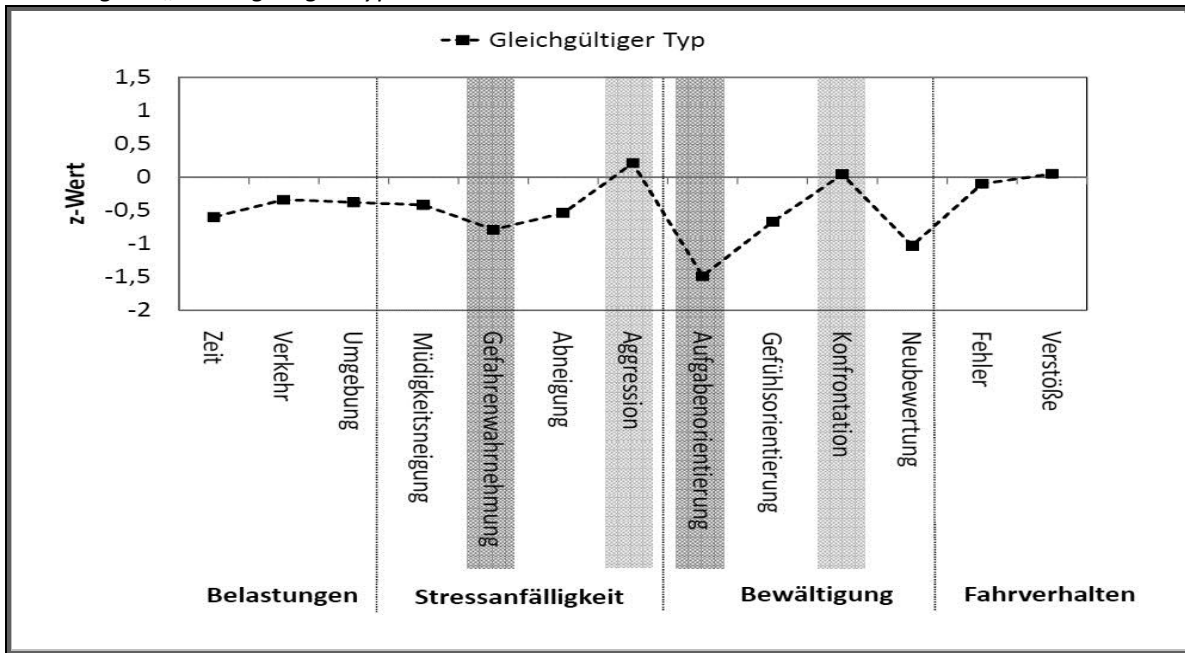
Quelle: Evers 2009: 223

1.3.4 Der gleichgültige Typ

Der gleichgültige Typ (11,5 % der Befragten) bezeichnet Fahrer, die wenig Stress erleben, aber auch keine Bemühungen zur Stressbewältigung unternehmen. Dies äußert sich darin, dass sie sich zwar wenig von den Arbeitsbedingungen belastet fühlen, aber kaum Gefahrenwahrnehmung, Neubewertung und aufgabenbezogenes Bewältigungsverhalten zeigen. Allerdings sind auch negative Stressbewältigungsformen wie Müdigkeitsneigung, Konfrontation und Aggressionen gering ausgeprägt. Bei Fehlern und Verstößen zeigen sich keine Auffälligkeiten (vgl. Evers, 2009: 224).

Gesamt betrachtet stellt auch der gleichgültige Typ keine bedeutende Risikogruppe unter den LKW-Fahrern dar (vgl. Evers, 2009: 225).

Abbildung 14: „Gleichgültiger Typ“

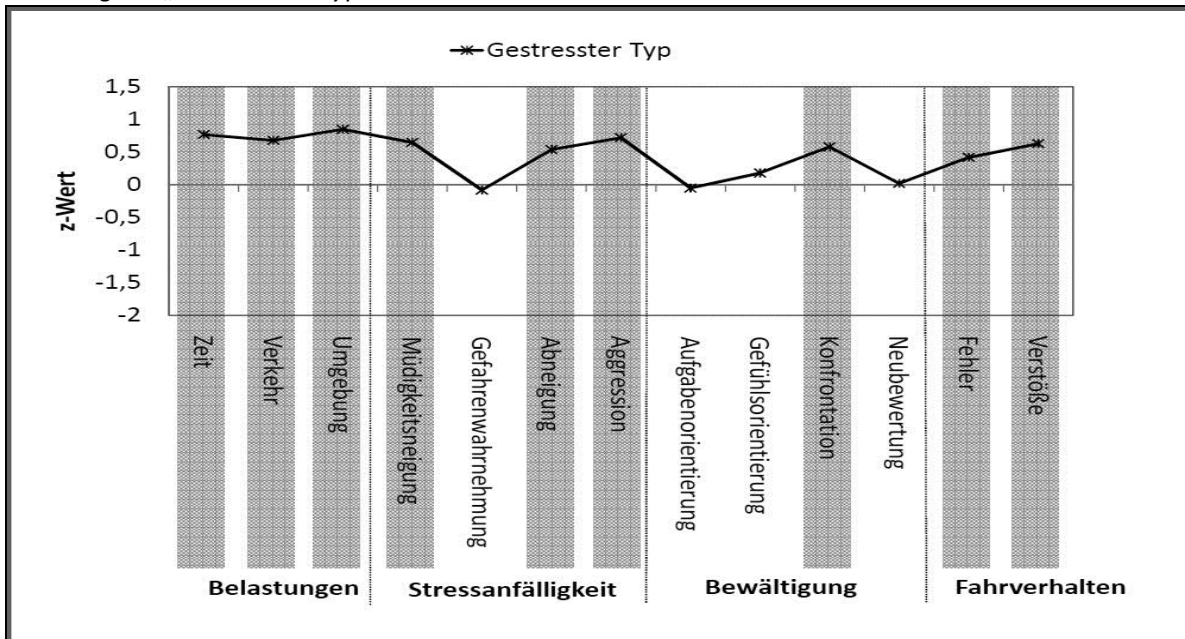


Quelle: Evers 2009: 225

1.3.5 Der gestresste Typ

Der gestresste Typ als die zweitgrößte Gruppe mit 26,3 % der Befragten bezeichnet Fahrer, die sich sehr stark von den Arbeitsbedingungen belastet fühlen und „ausgeprägt dysfunktional“ auf Belastungen und Stress reagieren. Dies äußert sich in erhöhter Aggressionsbereitschaft, Abneigung gegen das Fahren und Müdigkeitsneigung. Ihr Umgang mit Stress ist deutlich aggressiv-konfrontativ geprägt, dazu weisen sie bei den positiven Aspekten der Stressbewältigung (Neubewertung, Aufgabenorientierung und Gefahrenwahrnehmung) vergleichsweise niedrige Werte auf. Dementsprechend erzielen gestresste Typen den höchsten Wert bei selbstberichteten Verstößen und den zweithöchsten bei Fehlern. Sie weisen auch die zweithöchste Beteiligung an Verkehrsunfällen unter den sechs Fahrergruppen auf (vgl. Evers, 2009: 226, 227). Gestresste Fahrertypen sind daher, aufgrund ihres aggressiv-konfrontativen Bewältigungsverhaltens, eine relevante Risikogruppe.

Abbildung 15: „Gestresster Typ“



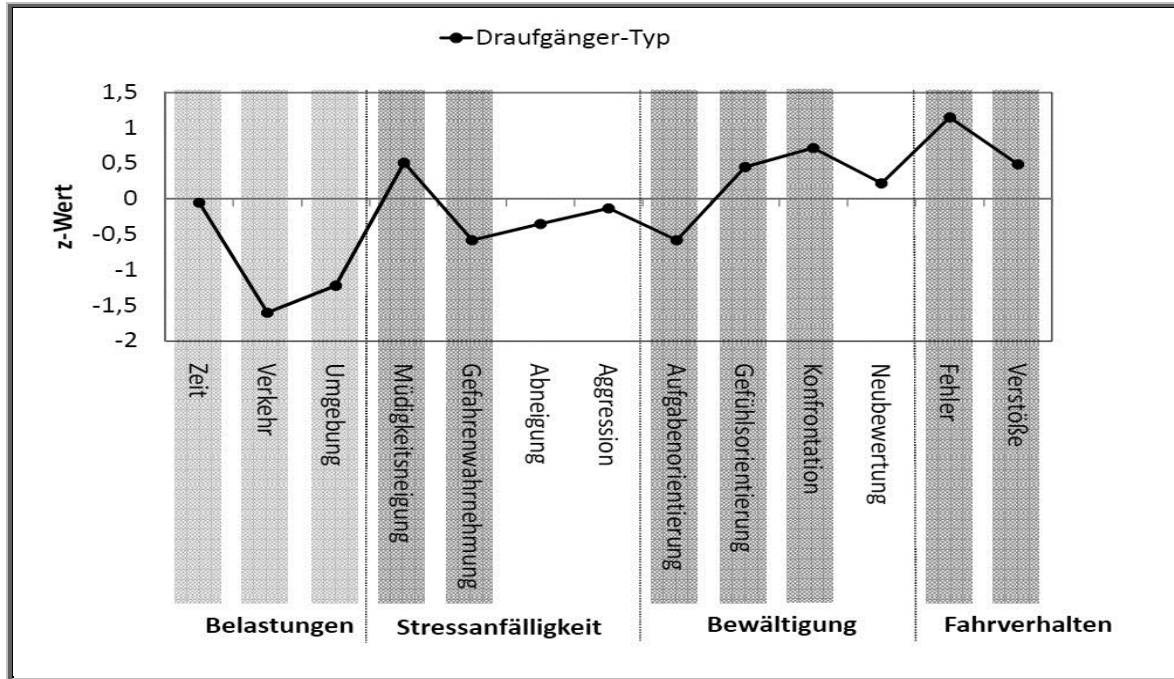
Quelle: Evers 2009: 226

1.3.6 Der Draufgänger-Typ

Draufgänger-Typen (9,9 % der Befragten) besitzen einen stark dysfunktionalen Umgang mit Stress und Belastungen, fühlen sich jedoch im Gegensatz zu den gestressten Typen kaum von den Arbeitsbedingungen belastet. Sie zeigen eine starke Gefühlsorientierung, konfrontatives Bewältigungsverhalten sowie erhöhte Müdigkeitsneigung. Dabei erzielen sie niedrige Werte bei Aufgabenorientierung und Gefahrenwahrnehmung. Draufgänger-Typen berichten die meisten Fahrfehler und liegen bei den Verstößen an zweiter Stelle unter den sechs Fahrer-Gruppen (vgl. Evers, 2009: 227).

Der Draufgänger-Typ stellt die jüngste und unerfahrenste Fahrergruppe dar und weist eine sehr hohe Unfallbeteiligung auf, bei welcher er sich signifikant von den anderen Gruppen unterscheidet. Daher stellen Draufgänger-Typen für Evers die bedeutendste Risikogruppe und eine „*potentielle Gefährdung*“ anderer Verkehrsteilnehmer dar (Evers, 2009: 228).

Abbildung 16: „Draufgänger-Typ“



Quelle Evers 2009: 228

Der Draufgänger-Typ ist zusammen mit dem gestressten Typ am häufigsten an Verkehrsunfällen beteiligt. Daher stellen diese beiden Typen, aufgrund ihres konfrontativen Umgangs mit Belastungen, das größte Gefährdungspotential unter den LKW-Fahrer-Gruppen dar. In Evers' Studie (2009) zählen 36,2 % der LKW-Fahrer zu einer dieser beiden Risikogruppen.

Kapitel II – Die Befragung

An dieser Stelle folgt – aufbauend auf den Erkenntnissen aus dem vorangehenden Abschnitt – der empirische Teil dieser Arbeit. In diesem Kapitel werden das theoretische Konzept der Befragung, das Befragungsinstrument und dessen Entwicklung sowie die Befragungsdurchführung illustriert.

2.1 Theoretische Konzeptionen

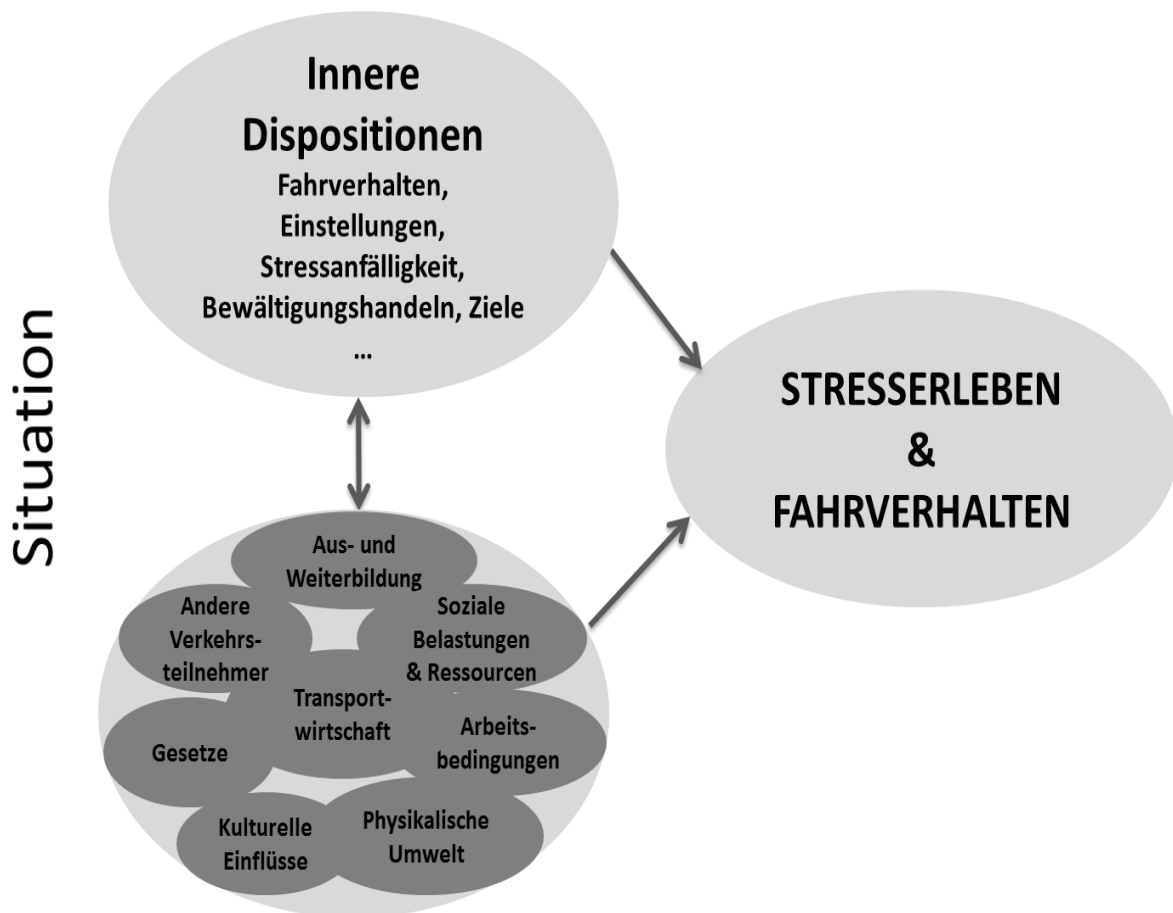
Anhand vorangehender Arbeiten zu LKW-Fahrern (vgl. Kapitel 1) finden sich äußere, im Kontext des Berufsalltages stehende Belastungsfaktoren und Bewältigungsressourcen, die, moderiert durch persönliche Merkmale, Befindlichkeiten und Eigenschaften, das Belastungs- oder Stresserleben sowie in weiterer Folge das situative Fahrverhalten beeinflussen. Die vorliegende Befragung konzentriert sich auf diese äußeren Einflussfaktoren auf das Fahrverhalten von LKW-Fahrern und geht zudem auf aktuelle Debatten zur Wirtschaftskrise und Umweltbelastung ein.

Mit dem transaktionalen Stressmodell nach Lazarus/Cox (1966; Lazarus/ Launier, 1978; 1981; Lazarus/ Folkman, 1984; Cox, 1993 -siehe 1.2.2) wird ein Ansatz gewählt, der dem Individuum mit seinen Haltungen und Ressourcen eine größere Bedeutung im Belastungserleben zugesteht und damit Belastungsreaktionen, die sich im Fahrverhalten zeigen können, erklärt. Dadurch wird das Individuum zu einer selbstständigen Dimension in Belastungs- und Reaktionsprozessen, welche mit jener der äußeren Stressfaktoren interagiert. Dabei bewertet das Individuum die Situation, seine Fähigkeiten und die gegebenen Handlungsmöglichkeiten (vgl. Evers, 2009: 28). Bei Cox (1993, zit. nach Evers, 2009: 29) stellt allerdings nicht nur die Umwelt, sondern auch die Person Anforderungen an sich selbst, während neben der Person auch die Umwelt Bewältigungsressourcen anbietet.

Aufbauend auf dem transaktionalen Stressmodell nach Lazarus/Cox (Abbildung 8) zeigt die nachstehende Illustration das theoretische Konzept, dem diese Studie folgt:

Abbildung 17: Theoretisches Konzept

Anforderungen & Ressourcen der Person



Anforderungen & Ressourcen der Umwelt

2.1.1 Innere Dispositionen

Das Individuum mit seinen „inneren Dispositionen“ stellt eine moderierende Instanz in Belastungssituationen dar. In diesem Sinne führt ein Belastungsreiz oder Stressor, der auch vom Individuum selbst ausgehen kann, erst dann zum Erleben von Stress, wenn er als belastend bewertet wird. Diese Bewertung richtet sich nach den Kriterien Kontrollierbarkeit, Vorhersehbarkeit, Bedrohungsgrad, individuelle Fähigkeiten und gegebene Handlungsoptionen sowie nach persönlichen Einstellungen und Wertehaltungen.

In der verkehrspsychologischen Forschung werden zur Erfassung von individuellen Dispositionen in Bezug auf das Fahrverhalten meist folgende, unter 1.3 vorgestellte, Skalen verwendet: das „*Driver Stress Inventory*“ (DSI – Matthews et. al., 1996; 1997), welches die individuelle Anfälligkeit für Fahrstress abbildet, der „*Driver Coping Questionnaire*“ (DCQ – Matthews et. al., 1996; 1997), der sich auf das (Stress-)Bewältigungsverhalten bezieht und der „*Driver Behaviour Questionnaire*“ (DBQ – Reason et. al., 1990), welcher abweichendes Fahrverhalten in ungewollte Fahrfehler, Ausrutscher und bewusste Verstöße kategorisiert. Bei Evers (2009: 235–237) findet sich in Bezug auf die Unfallbeteiligung von LKW-Fahrern ein Zusammenwirken des Stressbewältigungsverhaltens und des Fahrverhaltens (v. a. Fahrfehler). Dabei beeinflussen die Arbeitsbedingungen zum einen direkt die Fahrfehler (z. B. durch Zeitdruck) sowie zum anderen indirekt das Stressbewältigungsverhalten. Das Stress- oder Belastungsbewältigungsverhalten wird entscheidend durch die individuelle Anfälligkeit für Fahrstress geprägt. Dieses ist nicht wie ursprünglich angenommen ein „*kontext-unabhängiges Persönlichkeitsmerkmal*“, sondern wird ebenso durch die Arbeitsbedingungen beeinflusst (Evers: 2009, 237).

Belastungs- oder Stresssituationen stellen ein multifaktorielles Geschehen dar, in welchem Rückkopplungsprozesse zwischen dem Individuum und seiner Umwelt stattfinden. In der berufsaltäglichen Umwelt der LKW-Fahrer gibt es Belastungsfaktoren, aber auch Bewältigungsressourcen, die von unterschiedlichen Fahrern, aber auch in unterschiedlichen Situationen (z. B. beim gleichzeitigen Auftreten mehrerer Stressoren) verschieden bewertet und verarbeitet werden und sich schließlich auf das Fahrverhalten auswirken können.

2.1.2 Äußere Einflussfaktoren auf das Fahrverhalten

„Ausbildung und Weiterbildung“ bezieht sich auf alle Maßnahmen und Regelungen zur Fahreraus- und Fortbildung. Diese bestehen aus dem Erwerb der Lenkberechtigung für LKW (und Anhänger), der optionalen Lehrausbildung zum Berufskraftfahrer und den wiederkehrenden Fortbildungsmaßnahmen, die durch die EU-Berufskraftfahrerrichtlinie in Österreich und in anderen Mitgliedsstaaten bereits verpflichtend sind. So wurde die Fahreraus- und Weiterbildung neu geregelt und erweitert (siehe

Abbildung 1), um den Qualifikationsstand und die Verkehrssicherheit der Fahrer anzuheben. Ausbildungs- und Weiterbildungsmaßnahmen bieten im Sinne des transaktionalen Stressmodelles nach Lazarus/Cox Ressourcen zur Belastungsbewältigung an.

„Soziale Belastungen“ sind an der Schnittstelle zwischen der beruflichen und der privaten Sphäre des Fahrers sowie in Rollenkonflikten und Unvereinbarkeiten im Berufsalltag zu lokalisieren (vgl. Florian, 2006: 45). Aufgrund der vor allem bei Fernfahrern langen und unregelmäßigen Arbeitszeiten und der damit verbundenen Abwesenheit von Familie und sozialem Umfeld sind soziale Konflikte und Belastungen im LKW-Fahreralltag sehr bedeutsam. Hinzu kommen Unvereinbarkeiten zwischen dem Fahren und den Nebentätigkeiten, Verständigungsprobleme im Ausland und die Folgen von Verstößen gegen Verkehrs- und Arbeitszeitgesetze. Das soziale Umfeld mit seinen spezifischen Anforderungen bietet jedenfalls auch Unterstützung und Belastungsbewältigungsressourcen an. Sozialen Netzwerken werden stress- und krankheitspräventive Eigenschaften zugeschrieben (siehe 1.2.4).

Unter „Arbeitsbedingungen“ werden das Betriebs- und Arbeitsklima, die Arbeitszeiten, Entlohnung, Nebentätigkeiten, Fahrtpausen, Fahrplanung und Besatzung sowie das beförderte Ladegut und dessen Eigenschaften zusammengefasst. Besonders – im negativen Sinne – auffällig sind hier vor allem die sehr belastenden Arbeitszeiten der LKW-Fahrer. Demgegenüber können günstige Arbeitsbedingungen in Form einer effizienten Disposition oder einer positiven Unternehmenskultur wirkungsvolle Ressourcen zur Belastungsbewältigung darstellen. In Hinblick auf die Verkehrssicherheit zeigen neuere Studien (vgl. Newnam et al., 2008, zit. nach Evers, 2009: 67), dass das Sicherheitsbewusstsein von Berufskraftfahrern sehr stark vom vorgelebten Sicherheitsbewusstsein ihrer Vorgesetzten beeinflusst wird.

Zur „physikalischen Umwelt“ zählt in Anlehnung an Reimann (vgl. Abbildung 5) die unmittelbare Umgebung am Arbeitsplatz des Fahrers. Dazu gehören das Fahrzeug mit seiner Ausstattung, die Infrastruktur, Schadstoffausstoß, äußere Witterungsbedingungen und Verkehrereignisse (z. B. Staus) sowie das Mikroklima im Führerhaus. Angesichts des einsetzenden Klimawandels und der regen Debatten zum Schadstoffausstoß im Straßenverkehr wird in diesem Betrag die Dimension der „physikalischen Umwelt“ auf den globalen ökologischen Raum und die Implikationen des LKW-Verkehrs für diesen ausgeweitet.

„Kulturelle Einflüsse“ bezeichnen zum einen den soziokulturellen Status der Berufsfahrer sowie zum anderen Beeinflussungen durch die von Florian (2006) beschriebene Subkultur, die sich um den Berufskraftfahreralltag aufgebaut hat. Die „Trucker-Kultur“ kann als Antwort auf das niedrige Sozialprestige („*Hilfsarbeiter mit Führerschein*“ – vgl. Florian, 2006: 51) oder als – zweifelhafte – Belastungsbewältigungsressource gesehen werden (siehe 1.1.5).

Relevante „Gesetze“ im LKW-Fahrerkontext sind in Österreich die Straßenverkehrsordnung (StVO), das Kraftfahrgesetz (KFG), das Güterbeförderungsgesetz (GüetbefG), das Arbeitszeitgesetz (AZG) sowie unter Umständen das Gefahrgutbeförderungsgesetz (GGBG). Diese geben den äußeren Rahmen des Fahreralltags vor und können auch eine Quelle von Belastungen, beispielsweise durch Zeitdruck aufgrund langwieriger Kontrollen oder bei Konflikten zwischen der Fahrtdisposition und den verpflichtenden Ruhezeiten, sein. Andererseits stellen auch Gesetze, Pflichten, Verbote und Gebote Bewältigungsressourcen im Berufsalltag dar.

Das Verhalten der Individuen und die physikalischen Eigenschaften verschiedenster Fahrzeuge im Straßenverkehr bergen ein großes Konflikt- und Gefahrenpotential. Im Unfallgeschehen überwiegen Zusammenstöße zwischen mehreren Verkehrsteilnehmern deutlich gegenüber Alleinunfällen (vgl. Risser, 2007: 32). Der Verkehr wird in der Verkehrssoziologie grundsätzlich als gesellschaftlicher Vorgang, als ein Sozialsystem betrachtet (Risser, 2007: 32). Die Voraussetzung dafür ist Kommunikation, welche dementsprechend für die Vorhersehbarkeit von Verkehrssituationen (vgl. Vorhersehbarkeit und Situationskontrolle, 1.2.3) entscheidend ist. Verkehrsunfälle mit mehreren Beteiligten können dabei als ein „*Zusammenbruch der Kommunikation*“ gesehen werden (Risser, 2007: 44).

Unter „Transportwirtschaft und Arbeitsmarkt“ fallen die Bedingungen am Transport- und Arbeitsmarkt. Besonders bedeutend sind hierbei die starke Abhängigkeit der Transportwirtschaft von gesamtwirtschaftlichen Entwicklungen und die daraus folgenden konjunkturellen und saisonalen Schwankungen der Auftragslage. LKW-Fahrer finden firmenintern und am Arbeitsmarkt kaum Aufstiegschancen vor (siehe 1.1.3). Dabei verstärkt die zur Zeit der Erhebung herrschende Wirtschaftskrise den Druck auf die Fahrer und Betriebe.

2.2 Forschungsplanung

In diesem Abschnitt wird die Umsetzung des theoretischen Konzeptes in eine schriftliche Befragung dargestellt. Dazu wird der Befragungsgegenstand definiert sowie auf die qualitative Erkundung des Forschungsfeldes und Befragungsgegenstandes eingegangen.

2.2.1 Befragungsgegenstand

Der Fokus dieser Befragung liegt auf den oben herausgearbeiteten äußeren Belastungsfaktoren und Bewältigungsressourcen im Arbeitsumfeld von LKW-Fahrern (siehe 2.1.2). In der frühen Planungsphase wurden einzelne externe Einflussdimensionen auf das Fahrverhalten ausgewählt, welche mit besonderem Interesse an Sicherheit und aktuellen Problemstellungen quantitativ mittels einer schriftlichen Befragung untersucht werden sollen. Die Auswahl orientiert sich an der Vergleichbarkeit mit anderen Studien, neuen Aspekten und Aktualität sowie an der Durchführbarkeit im Rahmen einer schriftlichen Befragung. Die Fragestellungen dieser Studie sind:

- **Arbeitsbedingungen:** Arbeits- und Ruhezeiten, Arbeitsklima, Beladung, Nebentätigkeiten, Entlohnung, Fahrbesatzung, Fahrdistanzen, Kundendruck, Müdigkeitsneigung, Streckenkenntnis
- **Weiterbildung:** Besuch und Bewertung von Fahrerfortbildungsmaßnahmen
- **Physikalische Umwelt:** Fahrzeugtechnik und -zustand, Ladungssicherung, Straßenzustand, Umweltbelastung, Alternativen zum LKW-Transport
- **Andere Verkehrsteilnehmer:** Probleme und Konflikte mit PKW, anderen LKW, Mopeds und Motorrädern, „Moped-Autos“, Bussen, Traktoren und sonstigen landwirtschaftlichen Nutzfahrzeugen, Fahrrädern und Fußgängern
- **Recht und Verstöße:** Kenntnis der gesetzlichen Regelungen, Regelverstöße, Bezahlung von Verkehrsstrafen

- **Verkehrssicherheit:** Sicherheitsgurtverwendung, Müdigkeit und Beeinträchtigungen beim Fahren, Unfallbeteiligung, Maßnahmen zur Steigerung der Fahrersicherheit
- **Transportwirtschaft:** derzeitige Lage der Transportwirtschaft, Auswirkungen der Wirtschaftskrise

Diese Fragestellungen werden anhand eines selbstständig auszufüllenden Fragebogens erfasst. Als LKW-Fahrer gelten hier alle Berufsfahrer, die ein Lastfahrzeug lenken, das die Führerscheinklasse C voraussetzt (über 3,5 t Gesamtgewicht). Für die Befragung kommen alle Fahrer infrage, welche die deutsche Sprache hinreichend beherrschen.

Der Feldzugang wird hauptsächlich durch Befragungen an Orten, wo sich vermehrt LKW-Fahrer aufhalten, vor allem Tankstellen, Baustellen und speziellen LKW-Raststätten, realisiert. Diese Befragung kann aufgrund der Eigenheiten des Forschungsfeldes und des Feldzuganges nicht die Voraussetzungen für Repräsentativität erfüllen. Es liegen keine demografischen oder verkehrsbedingten Merkmale von LKW-Fahrern vor, an denen sich eine Stichprobenauswahl orientieren könnte (vgl. Evers, 2009: 154). In dieser Gelegenheitsstichprobe wird daher eine möglichst hohe Heterogenität des Untersuchungskollektives angestrebt, um Verzerrungen aufgrund der Stichprobenauswahl abzuschwächen.

2.2.2 Intensivinterviews

Um sich dem Befragungsgegenstand und einem Fragebogen anzunähern, wurden acht qualitative Intensivinterviews mit LKW-Fahrern geführt. Diese fanden zwischen Jänner und März 2010 vorwiegend in Gast- und Raststätten in entspannter Atmosphäre statt und dauerten zwischen 20 und 40 Minuten. Unter den Befragten befindet sich auch ein bulgarischer Fahrer, der besondere Einblicke in die Situation in Bulgarien geben konnte.

Das Ziel war es, die Fahrer frei über die Sachverhalte sprechen zu lassen und bei wichtigen Aspekten oder Missverständnissen nachzufragen. Daher waren die Fragestellungen (siehe Anhang 1) bewusst sehr offen formuliert, um einen Überblick auf die Thematik als Ganzes und die äußeren Belastungsfaktoren im Berufsalltag der LKW-Fahrer zu gewinnen. Die Rückmeldungen der Befragten liegen im Anhang (2) kurz zusammengefasst vor. Die auffälligsten Erkenntnisse aus den Interviews sind:

- Alternative Transportmöglichkeiten zum LKW spielen für die LKW-Fahrer keine Rolle. Besonders die Bahn wird bezüglich ihrer Effizienz und Praxistauglichkeit unisono als mangelhaft bewertet.
- Der von allen Befragten bestätigte, zunehmende Konkurrenzdruck und die Auswirkungen der Wirtschaftskrise sind für private Güterverkehrsbetriebe und die dort angestellten Fahrer, verglichen mit dem Werksverkehr oder öffentlich-rechtlichen Unternehmen, problematischer.
- „Tote Zeiten“ sind für Fahrer, die leistungsgebunden bezahlt werden (Kilometergeld u. Ä.) mit finanziellen Folgen verbunden und können die Fahrer in weiterer Folge unter Druck setzen, den Verlust kompensieren zu müssen.
- Dem Transportmarkt in Osteuropa werden vergleichsweise geringe Löhne und mangelnde Ausstattung zugeschrieben, wodurch die heimischen Betriebe preislich in den Nachteil geraten und sich der Konkurrenzdruck weiter verschärft. Die in diesem Hinblick besonders interessanten Aussagen des bulgarischen Fahrers schlagen in Bezugnahme auf die bulgarische Transportwirtschaft in dieselbe Kerbe.
- Der technische Fortschritt der Fahrzeuge wird von den Fahrern eher mit steigender Umweltverträglichkeit und Arbeitserleichterungen als mit einer Erhöhung der Fahrsicherheit in Verbindung gebracht. Besonders in Bezug zur Umweltbelastung durch den LKW-Verkehr weisen einzelne LKW-Fahrer einen gewissen technischen Fortschrittsglauben auf.
- Digitale Fahrtenschreiber erschweren das Umgehen der verpflichtenden Ruhezeiten deutlich.
- Die Verkehrsregeln, vor allem die Abstandsregel, werden als besonders wichtig betrachtet.

2.3 Der Fragebogen

Für den Fragebogen wurden die Erkenntnisse aus der Literatur und den Interviews herangezogen sowie mehrere relevante Fragen und Items aus Fastenmeier et al. „LKW-Fahrerbefragung – ein Beitrag zur Analyse des Unfallgeschehens“ (2002) übernommen und teilweise angepasst.

Der daraus entstandene Fragebogen wurde im März 2010 an 19 Fahrern getestet (Pretest) und anschließend entsprechend angepasst. Hierbei war besonders auffallend, dass mehrere Fahrer gleichermaßen sowohl im Nah- als auch im Fernverkehr – je nach Auftragslage – beschäftigt sind und entsprechendes im Fragebogen angemerkt und auf Nachfrage bestätigt haben. Des Weiteren wurden zwei unbeantwortet gebliebene, offene Fragen gegen Fragen zur Müdigkeit beim Fahren und Aggressionen gegenüber anderen Verkehrsteilnehmern ausgetauscht und Unverständlichkeiten im Fragebogen korrigiert.

Im Aufbau und in der Formulierung wurde besonders auf Verständlichkeit und Übersichtlichkeit geachtet. In 53 Fragen werden neben demografischen Daten und allgemeinen Fahrsicherheitsaspekten ausgewählte äußere Einflussfaktoren auf das Fahrverhalten im Berufsalltag von LKW-Fahrern behandelt (siehe 2.2.1). Die einzelnen Fragestellungen im Fragebogen finden sich zusammengefasst in Abbildung 19, der komplette Fragebogen ist im Anhang (3) zu finden. Zur Erhöhung der Übersichtlichkeit wurde der Fragebogen in folgende drei Teile aufgeteilt:

- I. **Fahrer:** Demografisches, Arbeitsbedingungen, Aus- und Weiterbildung
- II. **Sicherheit:** Physikalische Umwelt (ohne Umweltbelastung), andere Verkehrsteilnehmer, Gesetze, Verkehrssicherheit
- III. **Ökonomie und Ökologie:** Transportwirtschaft und Umweltbelastung durch den LKW-Verkehr

Die Hauptbefragung von 112 Fahrern fand von April bis August 2010 statt. Insgesamt haben somit einschließlich der Pretest-Phase 131 Fahrer an der Studie teilgenommen. Die Pretests und die schriftliche Befragung wurden unter Aufsicht der Interviewer vorwiegend an den Standorten Zweinitz (Gasthof „zur Krone“ – 58 Fahrer) und

Völlerndorf (LKW-Raststätte „Truck-Stop“ – 52 Fahrer) durchgeführt. Elf weitere LKW-Fahrer wurden an einer Baustelle bei Magdeburg (Deutschland) befragt. Hinzu kommen noch zehn Fahrer, die an sonstigen Orten befragt wurden. Die Fahrer waren 10 bis 15 Minuten mit dem Ausfüllen des Fragebogens beschäftigt. Am besten waren sie hierfür in den Abendstunden zu erreichen, da zu dieser Zeit häufiger längere Fahrtpausen eingelegt werden (vgl. dazu Evers, 2009: 153). Die Fragen wurden nach Einarbeitung der Erkenntnisse aus dem Pretest durchwegs sehr gut verstanden. Die Ergebnisse aus dem Pretest fließen, soweit verwertbar, in die Auswertung ein.

Abbildung 18: Fragestellungen

Demografie	Arbeitsbedingungen	Fahrerfortbildung	Physikalische Umwelt
Geschlecht (1 ¹) Alter (2) Berufserfahrung (5) Staatsangehörigkeit* (3) Herkunft des Unternehmens* (4)	Berufsstatus (17) Tätigkeitsbereich (6) Übliche Beladung (8) Streckenkenntnis (9) Fahrleistung/Jahr (7) Fahrbesatzung (10) Entlohnung (18) Gesamtarbeitszeit /Woche* (11) Lenkzeit/Woche* (12) Nachtarbeit/Woche* (13) Probleme beim Einhalten der Ruhezeiten* (42 und 43) Druck von Vorgesetzten (19) Druck von Kunden (20) Arbeitsklima (21)	Arbeitgeber organisiert Fortbildungsmaßnahmen (14) Teilnahme an Fortbildungsmaßnahmen* (15) Bewertung der letzten Weiterbildungseinheit* (16)	Alter des gelenkten LKWs* (22) Häufigkeit Fahrzeugmängel* (24) Probleme bei der Ladungssicherung* (26) Sicherheitsrelevanz verschiedener technischer Einrichtungen im LKW* ² (23) Einschätzung der Verkehrssicherheit des gelenkten LKWs* (25) Zustand hochrangiges Straßennetz (27) Zustand nachrangiges Straßennetz (28) EURO-Klasse des LKWs (53) Ökologische Auswirkungen des LKW-Verkehrs (52)
Andere Verkehrsteilnehmer	Recht und Verstöße	Verkehrssicherheit	Transportwirtschaft
Gefährliches Verhalten LKW-Fahrer* (29 und 30) Gefährliches Verhalten PKW-Fahrer* (32 und 33) Konflikte mit weiteren Straßenbenutzern (35) Schwerwiegendste Probleme mit anderen Verkehrsteilnehmern (36) Generelles Verhalten anderer Verkehrsteilnehmer gegenüber LKW* (31) Aggressionen gegenüber anderen Straßenbenutzern ² (34)	Kenntnisstand der relevanten Regelungen (37) Aufforderung zu Rechtsverletzungen durch Vorgesetzte (38) Bezahlung der Verkehrsstrafen (40)	Beeinträchtigungen beim Fahren* (41) Müdigkeit beim Fahren ² (44) Anlegen des Sicherheitsgurtes* (39) Maßnahmen zur Erhöhung der Sicherheit* (45) Beteiligung an Unfällen mit dem LKW (46) Gründe für das Entstehen von Gefahren im Verkehr (47)	Charakteristika der Transportwirtschaft (50) Derzeitige wirtschaftliche Situation der Transportwirtschaft (48) Situation der Transportwirtschaft in einem Jahr (49) Auswirkungen der Wirtschaftskrise im Betrieb (51)
¹ Position im Fragebogen ² Im Pretest nicht vorhanden/verwertbar * basierend auf Fastenmeier et al. „LKW-Fahrerbefragung – ein Beitrag zur Analyse des Unfallgeschehens“ (2002)			

Kapitel III –Ergebnisse

An dieser Stelle werden die Ergebnisse der Befragung von 131 LKW-Fahrern präsentiert und interpretiert. Dabei werden die einzelnen Fragenkomplexe: Arbeitsbedingungen, Fahrerfortbildung, physikalische Umwelt, andere Verkehrsteilnehmer, Gesetze, Verkehrssicherheit und Transportwirtschaft behandelt (vgl. Abbildung 18).

3.1 Demografie

Auch in dieser Stichprobe präsentiert sich der LKW-Fahrerberuf weiterhin als ausgesprochene Männerdomäne. Der Frauenanteil von 1,5 %⁴ (2 Fahrerinnen bei 131 Befragten) liegt auf demselben marginalen Niveau wie in vorangehenden Untersuchungen: 1,6 % bei Fastenmeier et al. (2002: 54), 1,4 % bei Evers (2009: 156).

Das Durchschnittsalter der befragten LKW-Fahrer beträgt in dieser Stichprobe 41,3 Jahre. Der jüngste Fahrer ist 23, der älteste 66 Jahre alt. Die Berufserfahrung der Fahrer liegt in einer Bandbreite von 1 bis 45 Jahren, wobei sich das Mittel bei 16,5 Jahren befindet.

106 Befragte (80,9 %) besitzen die österreichische Staatsbürgerschaft während sich 25 (19,1 %) Fahrer auf die Länder Deutschland (11), Bulgarien (3), Italien (3), Slowenien (3), Kroatien, Türkei, Schweiz, Holland und Serbien (jeweils 1) verteilen. 109 Fahrer (83,2 %) arbeiten dabei in Österreich, 22 Fahrer (16,8 %) sind in ihren jeweiligen Heimatländern beschäftigt. Ein Überblick über das demografische Profil dieser Stichprobe findet sich in der Abbildung 20:

⁴ Alle Angaben in der Auswertung beziehen sich auf gültige N.

Abbildung 19: Demografische Merkmale der Stichprobe

Merkmal	Ausprägung	Häufigkeit	Gültige Prozent	Mittelwert (min; max; sd)
Geschlecht	Männlich	129	98,5 %	
	Weiblich	2	1,5 %	
Alter				41,3 Jahre (23; 66; 10,2)
Berufserfahrung				16,5 Jahre (1; 45; 9,5)
Staatsangehörigkeit der Fahrer / Herkunft der Unternehmen				
	Österreich	106 / 109	80,9 % / 83,2 %	
	Ausland	25 / 22	19,1 % / 16,8 %	
	Deutschland	11 / 11	8,4 % / 8,4 %	
	Bulgarien	3 / 3	2,3 % / 2,3 %	
	Italien	3 / 3	2,3 % / 2,3 %	
	Slowenien	3 / 1	2,3 % / 0,76 %	
	Kroatien	1 / 1	0,76 % / 0,76 %	
	Türkei	1 / 1	0,76 % / 0,76 %	
	Schweiz	1 / 1	0,76 % / 0,76 %	
	Holland	1 / 1	0,76 % / 0,76 %	
	Serbien	1 / 0	0,76 %	
				N = 131⁵

⁵ Stichprobengröße

3.2. Arbeitsbedingungen

Zu den Arbeitsbedingungen gehören in dieser Studie der Berufsstatus, der Tätigkeitsbereich im Nah- oder Fernverkehr, die übliche Beladung, die Streckenkenntnis, die Jahresfahrleistung, die Fahrbesatzung, die Entlohnung, die vielerorts angesprochenen langen Arbeitszeiten, verpflichtende Ruhezeiten und das Arbeitsklima.

3.2.1 Berufsstatus, Tätigkeitsbereich und Beladung

87,8 % der befragten Fahrer in dieser Studie sind unselbstständig beschäftigt. Die restlichen 10,7 % geben an, selbstständig zu sein. In der Gruppe der selbstständig Beschäftigten finden sich hier ebenso „neue selbstständige“ Fahrer mit freien Dienst- und Werkverträgen und ähnlichem. Das Tätigkeitsprofil der „neuen Selbstständigen“ entspricht dabei allerdings zum größten Teil einer unselbstständigen Beschäftigung. Bei den „sonstig Beschäftigten“ finden sich ein Pensionist, der seine Tätigkeit weiterhin aktiv ausübt, sowie ein Teilzeitangestellter. 38,9 % der Befragten sind überwiegend im Nahverkehr tätig (angelehnt an Fastenmeier et al. (2002: 13) auf Fahrtstrecken bis zu 80 km vom Firmenstandort), 34,4 % im Fernverkehr. Über ein Viertel (26,7 %) der LKW-Fahrer geben an, gleichermaßen – je nach Auftragslage – im Nah- sowie im Fernverkehr tätig zu sein:

Abbildung 20: Berufsstatus, Tätigkeitsbereich und Beladung

Merkmal	Ausprägung	Häufigkeit	Gültige Prozent
Berufsstatus			
	Angestellt (Vollzeit)	115	87,8 %
	Selbstständig	14	10,7 %
	Sonstiges	2	1,5 %
Tätigkeitsbereich			
	Nahverkehr	51	38,9 %
	Fernverkehr	45	34,4 %
	Beides	35	26,7 % N = 131

53,4 % der Fahrer sind üblicherweise mit gewöhnlichen Gütern wie verpackter Ware, Roh- und Feststoffen etc., 15,3 % sind mit Frischgütern wie Obst und Gemüse, 15,3 % mit Gefahrgut, 8,4 % mit Flüssigkeiten, 3,8 % mit Gefriergütern sowie 1,5 % mit Einsatzfahrzeugen und ähnlichem unterwegs (vgl. Abbildung 21).

Abbildung 21: Frachtgut

Merkmal	Ausprägung	Häufigkeit	Gültige Prozent
Übliches Frachtgut			
	Lebendtransporte	6	4,6 %
	Flüssigkeiten	11	8,4 %
	Gefahrgüter	17	13 %
	Gefriergüter	5	3,8 %
	Frischgüter	20	15,3 %
	Gewöhnliche Ladung	70	53,4 %
	Einsatzfahrzeuge u. Ä. (keine Beladung)	2	1,5 %
			N= 131

3.2.2 Streckenkenntnis, Jahresfahrleistung, Fahrbesatzung und Entlohnung

117 von 131 befragten LKW-Fahrern (89,3 %) sind in ihrem Arbeitsalltag überwiegend auf vertrauten Strecken unterwegs. 14 (10,7 %) Fahrer sehen sich größtenteils mit unbekanntem Routen konfrontiert. Dabei sind 25,2 % der Fahrer durchschnittlich bis zu 49.999 Kilometer im Jahr unterwegs. 42 % spulen jährlich 50.000 bis 99.999 Kilometer ab, während weitere 32,8 % 100.000 und mehr Kilometer bewältigen. Die meisten Fahrer (82,2 %) sind in ihrer Tätigkeit auf sich alleine gestellt, während 17,8 % mit Beifahrern unterwegs sind.

46,9 % der Fahrer werden in Form eines fixierten Lohnes bezahlt. 30,8 % bekommen einen Grundlohn, welcher mit leistungsgerechten Provisionen aufgebessert wird. 14,6 % der Fahrer geben an, ausschließlich leistungsgebunden entlohnt zu werden. 10 der 14 selbstständigen Fahrer und der „neuen Selbstständigen“ in dieser Stichprobe geben an, ihre Einkünfte aus ihrer Selbstständigkeit zu beziehen (Anteil 7,7 %).

Abbildung 22: Streckenkenntnis, Jahresfahrleistung, Fahrbesatzung und Entlohnung

Merkmal	Ausprägung	Häufigkeit	Gültige Prozent	
Streckenkenntnis				
	Bekannte Strecken	117	89,3 %	
	Unbekannte Strecken	14	10,7 %	
Fahrleistung im Jahr				
	Bis 49.999 km	33	25,2 %	
	50.000 bis 99.999 km	55	42 %	
	100.000+ km	43	32,8 %	
Fahrbesatzung				
	Alleine	106	82,2 %	
	Mit Beifahrer	23	17,8 %	
Entlohnung				
	Fixierter Lohn	61	46,9 %	
	Grundlohn + Provision	40	30,8 %	
	Leistungsgebunden	19	14,6 %	
	Anders (Selbstständigkeit)	10	7,7 %	N= 131

3.2.3 Arbeits- und Ruhezeiten

Die durchschnittliche berichtete Wochenarbeitszeit unter allen befragten Fahrern liegt bei 52,6 Wochenstunden. Im Fernverkehrsbereich beträgt sie 56,7 Stunden, womit die befragten Fernfahrer durchschnittlich 8,7 Stunden pro Woche länger als ihre Kollegen im Nahverkehr (48 Stunden) im Einsatz sind. Die Fahrergruppe, welche gleichermaßen im Fern- wie im Nahverkehr tätig ist, ist für gewöhnlich im Schnitt 54 Stunden pro Woche beschäftigt. Die Streuung, ausgedrückt durch die Standardabweichung (sd), ist bei den Arbeitszeiten und -inhalten (siehe unten) sehr hoch, wobei sich in allen Gruppen einzelne Fahrer hervortun, die Arbeitszeiten von bis zu 80 Stunden berichten.

Für Mittelwertvergleiche zwischen den Fahrergruppen werden t-Tests für unabhängige Stichproben⁶ herangezogen. Die dazugehörenden Teststatistiken finden sich in Anhang 25 und 26. Damit finden sich bei den Gesamtarbeitszeiten signifikante Mittelwertunterschiede zwischen dem Nah- und Fernverkehrsbereich (p^7 : <0,001) sowie zwischen dem Nahverkehr und der gemischten Gruppe (p : 0,008).

Insgesamt wird unter allen Fahrergruppen eine durchschnittliche Nachtarbeitszeit von 10,6 Stunden/Woche Nachtarbeit erreicht. Bei den Fernfahrern wurde ein Mittelwert von 13,5 Stunden gemessen. Jene Fahrer, welche gleichermaßen in beiden Sparten tätig sind, leisten im Schnitt 10,9 Stunden Nachtarbeit. Die im Nahverkehr tätigen Fahrer arbeiten im Schnitt 7,6 Stunden in der Nacht. Die Mittelwerte der Nachtarbeitszeiten weichen bei den befragten Fahrern im Nahverkehr signifikant von jenen im Fernverkehr ab (p : 0,039).

Abbildung 23: Arbeitszeiten und Nachtarbeit

Gruppe	Gesamt-Arbeitszeiten*	Nachtarbeit*
	Ø (min; max; sd)	Ø (min; max; sd)
1 Nahverkehr	48 Stunden ²³ (25; 80; 10,2)	7,6 Stunden ² (0; 60; 15,5)
2 Fernverkehr	56,7 Stunden ¹ (40; 80; 8,7)	13,5 Stunden ¹ (0; 40; 11)
3 Beides	54 Stunden ¹ (40; 75; 9,8)	10,9 Stunden (0; 40; 12,8)
Gesamt	52,6 Stunden (25; 80; 10,3)	10,6 Stunden (0; 60; 13,5) N = 131

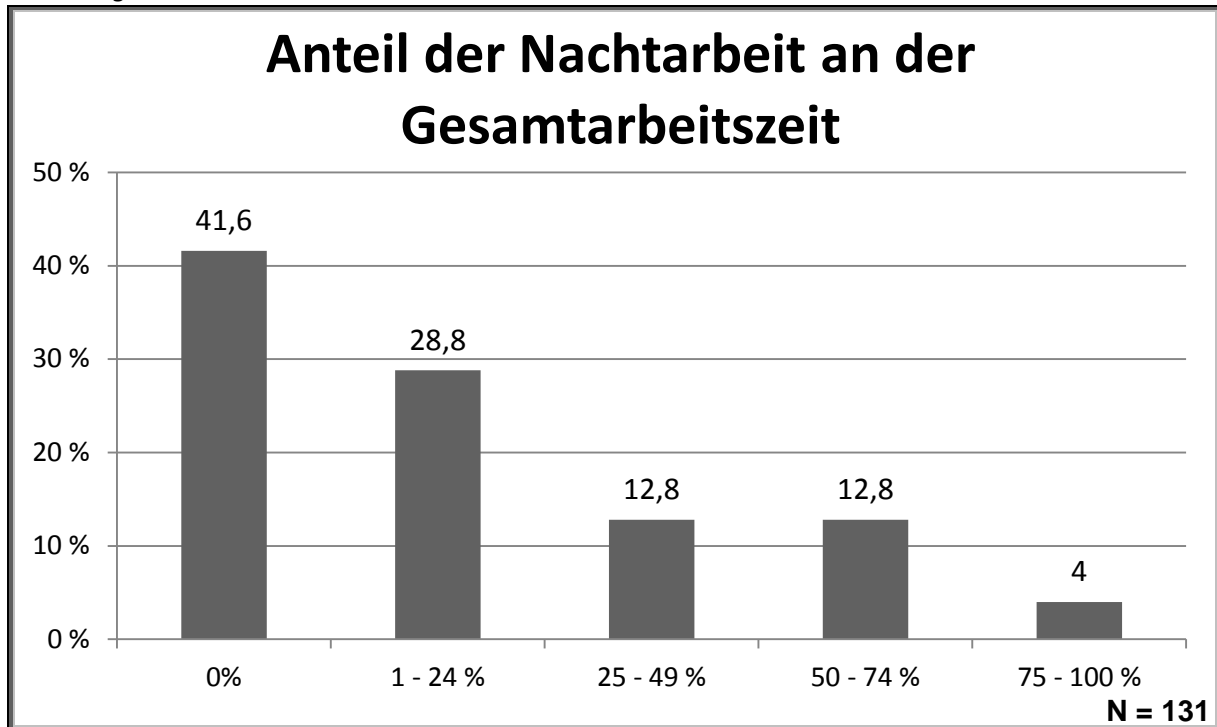
* Signifikanter Mittelwertunterschied: 1 zur Gruppe Nahverkehr 2 zur Gruppe Fernverkehr 3 zur gemischten Gruppe

41,6 % der befragten Fahrer leisten keine Nachtarbeit, während 28,8 % bis zu einem Viertel ihrer Wochenarbeitszeit nachts tätig sind. 25,6 % der Fahrer sind von einem bis zu drei Vierteln ihrer Arbeitszeit/Woche nachts im Einsatz und sehen sich damit mit häufigen Wechseln der Arbeitszeiten konfrontiert. 4 % der Befragten sind zum größten Teil (75–100 % der Arbeitszeit) in der Nacht tätig.

⁶ Der t-Test für unabhängige Stichproben gibt Auskunft darüber, ob Unterschiede zwischen zwei Stichproben/Testgruppen-Mittelwerten durch Zufall zustande kommen oder nicht (vgl. Kenner: 30). Die Voraussetzungen zur Anwendung der t-Tests: Stichproben $n > 30$ oder Normalverteilung des Merkmals in der Grundgesamtheit bei Stichproben $n < 30$, Unabhängigkeit der Stichprobenziehung, mindestens Intervallskalenniveau (vgl. Bortz, 2005: 141, 144; Kenner: 29), sind gegeben.

⁷ Signifikanz, Irrtumswahrscheinlichkeit: Ergebnisse $\leq 0,05$ gelten als signifikant, $\leq 0,01$ als hochsignifikant.

Abbildung 24: Anteil der Nachtarbeit an der Gesamtarbeitszeit



Die Arbeitszeiten setzen sich im LKW-Fahreralltag aus Fahren und den Nebentätigkeiten wie Be- und Entladen oder Kontakten mit Kunden und Vorgesetzten zusammen (siehe 1.1.1). Die Nebentätigkeiten errechnen sich in dieser Stichprobe aus der Gesamtarbeitszeit minus der Fahrzeit. Im Nahverkehr wird im Durchschnitt 33,9 Stunden gefahren, während 14,2 Stunden an Nebenaufgaben pro Woche erledigt werden. Im Fernverkehr betragen die Fahrzeiten 45,1 Stunden, das Aufkommen an Nebentätigkeiten liegt bei 12,4 Stunden. In der gemischten Gruppe liegen die Fahrzeiten bei 43,4 Stunden, während die Nebenaufgaben durchschnittlich 10,6 Stunden ausfüllen (vgl. Abbildung 25). Insgesamt beträgt die durchschnittliche Zeit, die mit Nebentätigkeiten verbracht wird, 12,6 Stunden. Der Mittelwert der Fahrzeit erreicht 40,3 Stunden. Der Anteil der Fahrer, die 50 und mehr Stunden in der Woche fahren, liegt bei 23,3 %. Statistisch signifikante Abweichungen der Mittelwerte der Fahrzeiten finden sich zwischen der Nah- und Fernverkehrsgruppe ($p: <0,001$) sowie zwischen der gemischten Gruppe und den Fernfahrern ($p: 0,001$). Bei den Nebentätigkeiten können keine signifikanten Mittelwertunterschiede ausgewiesen werden. Jedoch ist im Nahverkehrsbereich – bei kürzeren Touren – ein größeres Aufkommen an Nebenaufgaben, vor allem von Be- und Entladetätigkeiten, zu erwarten. Tatsächlich ist der durchschnittliche Anteil der Nebentätigkeiten an der Gesamtarbeitszeit im Nahverkehr in der vorliegenden Auswertung mit 29,3 % signifikant gegenüber dem Fern-

verkehr mit 21,2 % (p: 0,028) und auch gegenüber der gemischten Gruppe mit 20,1 % (p: 0,025) erhöht (vgl. Anhang 26).

Abbildung 25: Arbeitsinhalte

Gruppe	Fahren* Ø (min; max; sd)	Nebentätigkeiten* Ø (min; max; sd)
1 Nahverkehr**	33,9 Stunden ²³ (0; 70; 12,9)	14,2 Stunden (0; 40; 11,1)
2 Fernverkehr**	45,1 Stunden ¹ (14; 65; 8,6)	12,4 Stunden (0; 46; 7,6)
3 Beides	43,4 Stunden ¹ (20; 75; 12,5)	10,6 Stunden (0; 35; 8,4)
Gesamt**	40,3 Stunden (0; 75; 12,5)	12,6 Stunden (0; 46; 9,3) N = 131

* Signifikanter Mittelwertunterschied: 1 zur Gruppe Nahverkehr 2 zur Gruppe Fernverkehr 3 zur gemischten Gruppe

Bezüglich der gesetzlichen Regelungen (siehe Abbildung 2) liegt die berichtete Gesamtarbeitszeit der Fernfahrer (56,7 Stunden) im Mittel bereits über den maximal erlaubten durchschnittlichen 55⁸ Wochenstunden mit Bereitschaftsdiensten⁹. 22,2 % der Fahrer liegen mit 60 Wochenstunden schon an der absoluten Höchstgrenze, die in einzelnen Wochen gearbeitet werden darf. Weitere 13,5 % der Befragten berichten, in einzelnen Wochen noch länger als diese maximal erlaubte Arbeitszeit zu arbeiten. Die absolute Höchstgrenze der Fahrzeit von 56 Stunden in einzelnen Wochen – die durch zeitgemäße Fahrtenschreiber präzise gemessen wird – überschreiten 7,8 % der befragten Fahrer in einer gewöhnlichen Arbeitswoche.

4,6 % der befragten Fahrer haben ‚sehr oft‘ und 11,5 % ‚oft‘ Schwierigkeiten, die vorgeschriebenen Ruhezeiten einzuhalten. Bei 35,1 % ist dies ‚manchmal‘ der Fall, während die restlichen 48,9 % ‚selten‘ oder ‚nie‘ Probleme beim Einhalten der Ruhezeiten haben (siehe Abbildung 26). Erwartungsgemäß hängt die berichtete Häufigkeit von Problemen, die Ruhezeiten einzuhalten, hochsignifikant mit langen Arbeits- und Fahrzeiten zusammen (Gamma: 0,43; p: <0,001 bzw. 0,41; p: <0,001). Angesichts

⁸ Bezogen auf einen Durchrechnungszeitraum von bis zu max. 26 Wochen. In einzelnen Wochen kann die Arbeitszeit max. 60 Stunden betragen. Vgl. Arbeitszeitgesetz (AZG); Abbildung 2

⁹ Durchschnittliche Höchstarbeitszeit 48 Wochenstunden ohne Bereitschaftsdienste. Die darüber hinausgehende Arbeitszeit (max. 7 Stunden) muss in Bereitschaftsdiensten geleistet werden, vgl. jusline.at-I; Abbildung 2

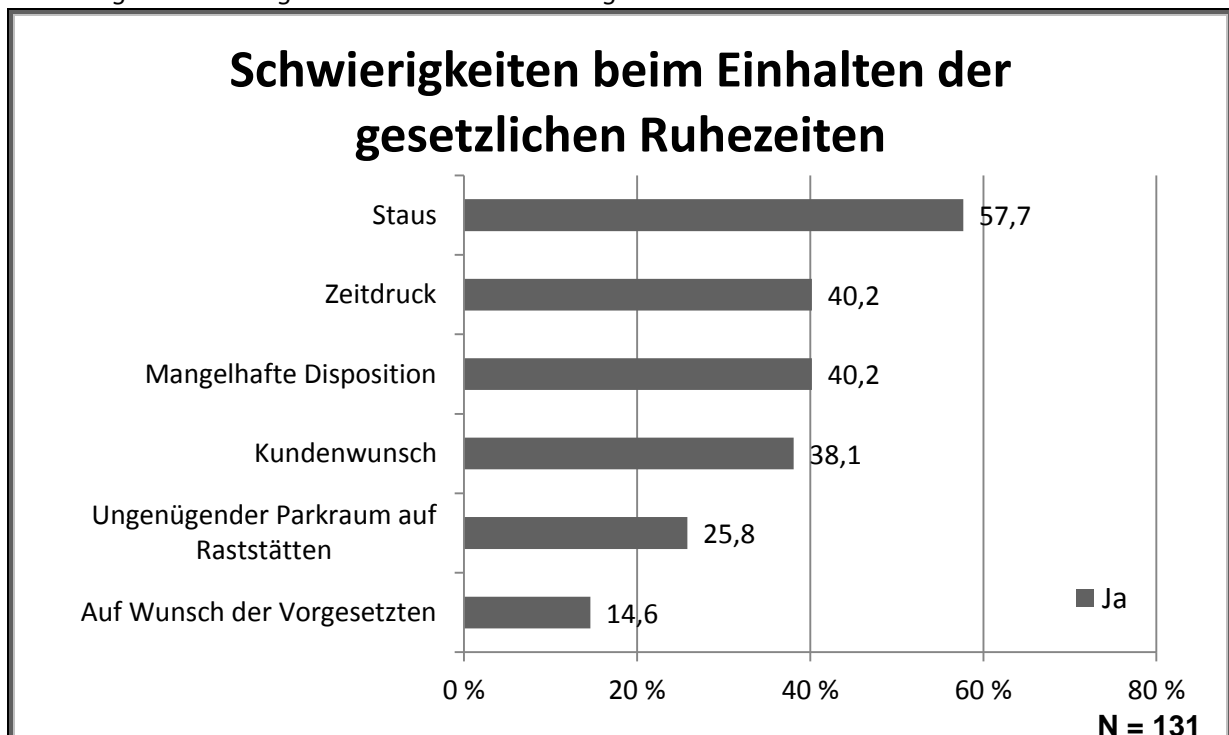
der gemessenen Arbeits- und Fahrtzeiten liegt somit die Vermutung nahe, dass Schwierigkeiten beim Einhalten der Ruhezeiten öfters vorkommen als von den Fahrern berichtet wurde.

Abbildung 26: Schwierigkeiten beim Einhalten der gesetzlichen Ruhezeiten - Häufigkeiten

Merkmal	Ausprägung	Häufigkeit	Gültige Prozent
Schwierigkeiten beim Einhalten der vorgeschriebenen Ruhezeiten			
	Sehr oft	6	4,6 %
	Oft	15	11,5 %
	Manchmal	46	35,1 %
	Selten	31	23,7 %
	Nie	33	25,2 %
			N= 131

Als Begründung dafür geben 57,7 % der Fahrer Staus an, Zeitdruck und mangelhafte Disposition wird jeweils von 40,2 % der Befragten genannt. Wünsche von Kunden werden von (38,1 %) in diesem Zusammenhang häufiger als vonseiten der Vorgesetzten (14,6 %) berichtet. Mangelnder Parkraum auf Raststätten wird von einem Viertel (25,8 %) der LKW-Lenker beklagt:

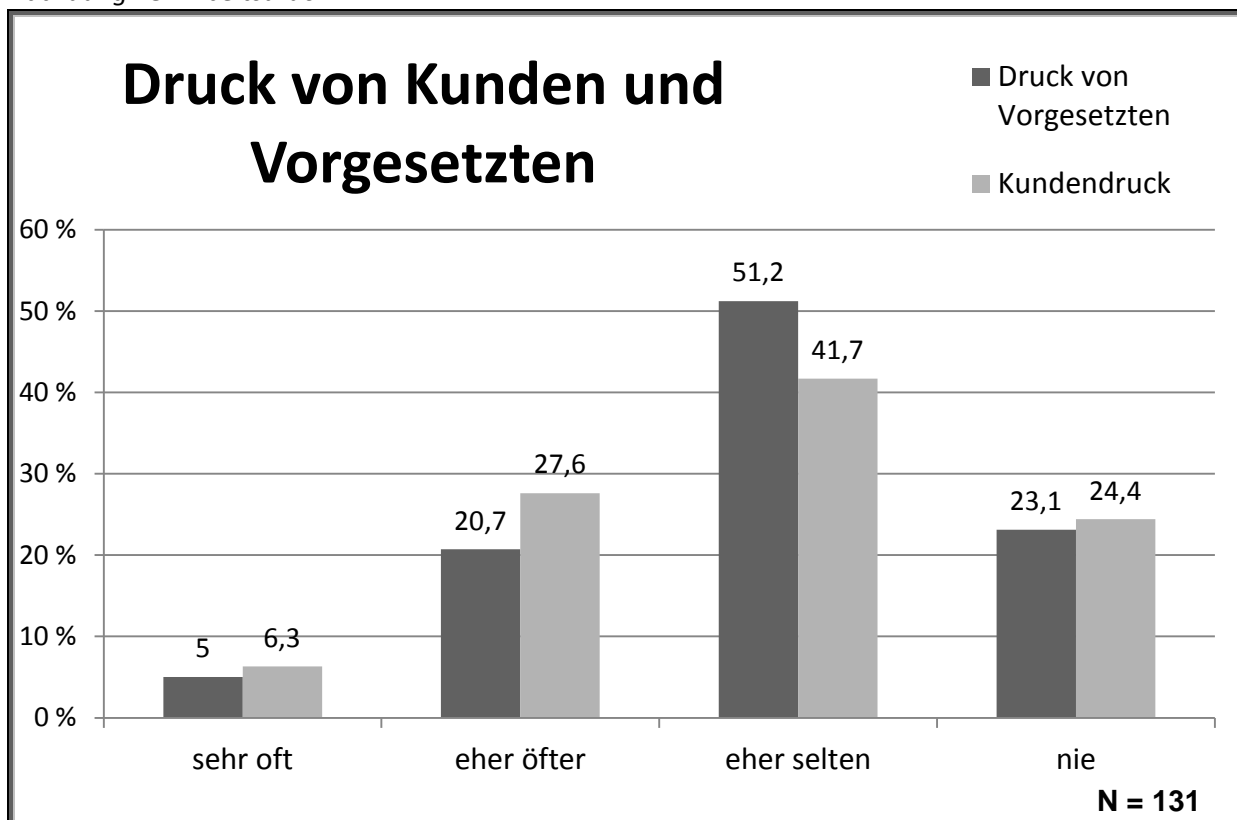
Abbildung 27: Schwierigkeiten beim Einhalten der gesetzlichen Ruhezeiten - Gründe



3.2.4 Arbeitsklima

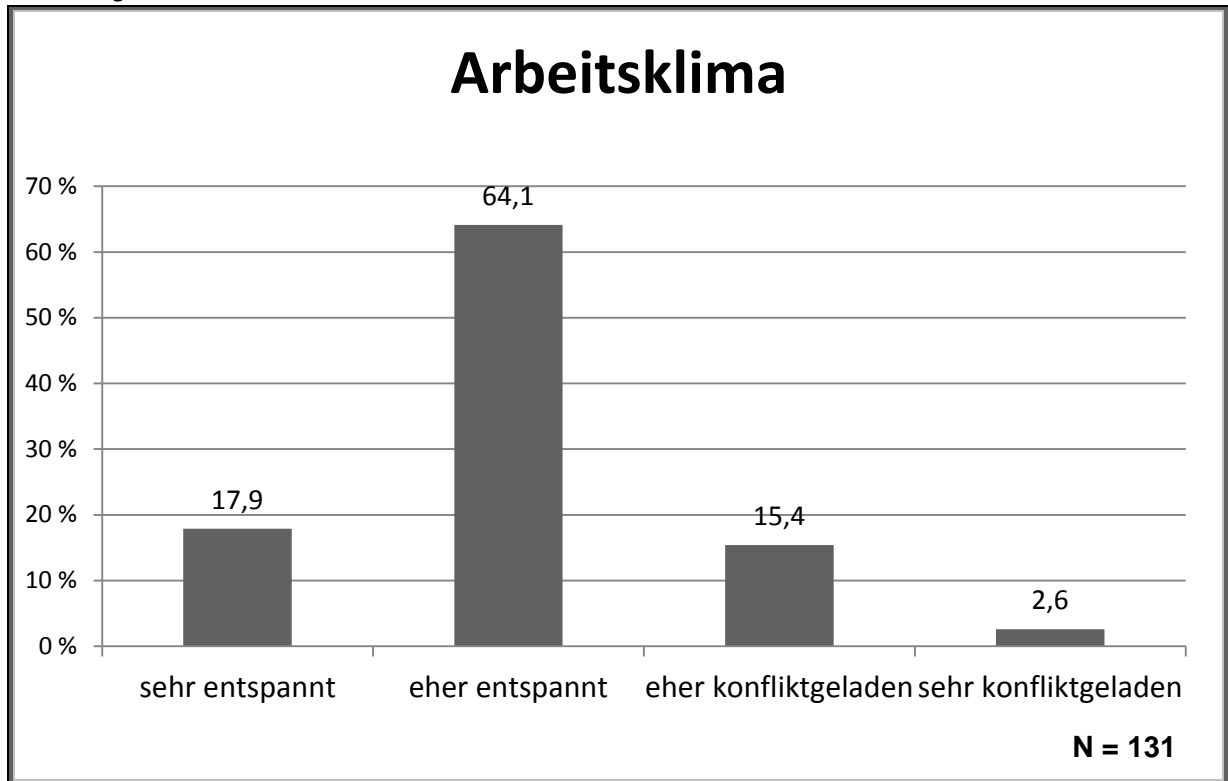
Das betriebliche Arbeitsklima ist vor allem durch den Kontakt zu Mitarbeitern und Vorgesetzten geprägt (vgl. Evers, 2009: 66). Im speziellen Kontext der LKW-Fahrer – die vorwiegend auf sich alleingestellt den Arbeitsalltag in einer Branche, die von hohem Termin- und Kostendruck bestimmt ist, meistern – sind die Kontakte zu Vorgesetzten und Kunden sowie vermittelnden Auftraggebern (Speditionen) von besonderer Bedeutung und ein wichtiger Bestandteil der alltäglichen (Neben-)Tätigkeiten von LKW-Fahrern. Hierbei fühlt sich ein Viertel der befragten Fahrer (25,7 %) in dieser Studie von ihren Vorgesetzten und ein Drittel (33,9 %) von den Auftraggebern ‚sehr oft‘ oder ‚eher öfter‘ unter Druck gesetzt:

Abbildung 28: Arbeitsdruck



Das allgemeine Arbeitsklima beschreiben 17,9 % der Fahrer als ‚sehr entspannt‘, 64,1 % als ‚eher entspannt‘, 15,4 % als ‚eher konfliktgeladen‘ und 2,6 % als ‚sehr konfliktgeladen‘:

Abbildung 29: Arbeitsklima



3.3 Fahrerfortbildung

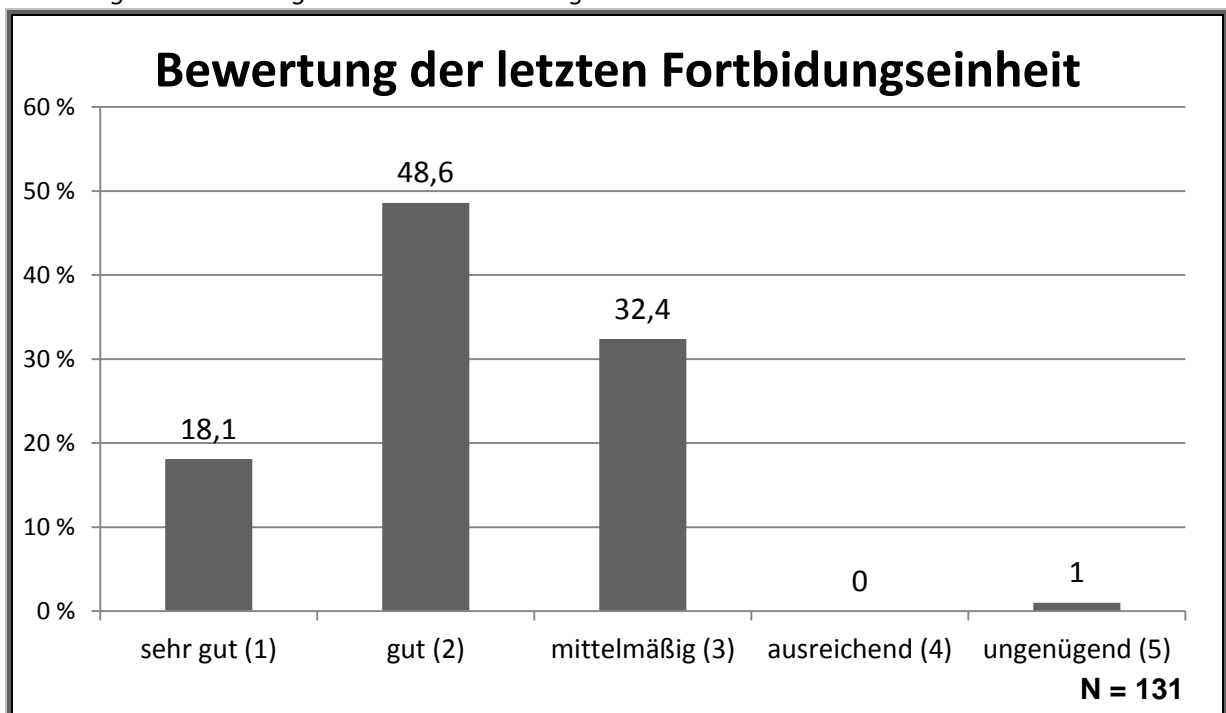
Seit dem 10.9.2009 ist in Österreich eine neue EU-Verordnung in Kraft, welche die Ausbildungsanforderungen anhebt und alle Fahrer zum Besuch von Fahrer-Weiterbildungskursen im Turnus von 5 Jahren verpflichtet. Fahrer, die vor diesem Stichtag ihre Lenkberechtigung erworben haben, müssen eine absolvierte Fortbildungseinheit zu 35 Stunden ab dem 10.9.2014 nachweisen können. Für Führerscheinneulinge ist diese von da an eine Voraussetzung, um im Warenverkehr tätig sein zu dürfen (siehe Abbildung 1). In dieser Befragung sind Fortbildungsmaßnahmen bereits in über drei Viertel (76,7 %) der Betriebe institutionalisiert. 85,7 % der Fahrer haben mindestens einmal an Fortbildungskursen teilgenommen:

Abbildung 30: Fahrerweiterbildung

Merkmal	Ausprägung	Häufigkeit	Gültige Prozent	
Arbeitgeber organisiert Fahrerfortbildung				
	Ja, verpflichtend	52	40,3 %	
	Ja, freiwillig	47	36,4 %	
	Nein	30	22,9 %	
Teilnahme an Fahrerfortbildung				
	Ja, regelmäßig	27	21,4 %	
	Ja, mehrmals	48	38,1 %	
	Ja, einmal	33	26,2 %	
	Nein	18	14,3 %	N= 131

Dabei werden die Fortbildungsmaßnahmen von den Fahrern gut angenommen. Zwei Drittel der Fahrer bewerten ihre letzte Fortbildungseinheit mit ‚sehr gut‘ (1) oder ‚gut‘ (2). 32,4 % der Fahrer bewertet diese als ‚mittelmäßig‘ (3), wobei nur ein Prozent die schlechteste Note (5) vergibt:

Abbildung 31: Bewertung der letzten Fortbildungseinheit



3.4 Physikalische Umwelt

Die physikalische Umwelt umfasst die nähere Umgebung des Fahrers – das Fahrzeug und dessen Zustand, technische Einrichtungen und Sicherheitssysteme im Fahrzeug, die Beladung und der Straßenzustand bzw. -ausbau – sowie den „gesamtökologischen Raum“ und die Auswirkungen des LKW-Verkehrs auf diesen.

3.4.1 Fahrzeugzustand und Ladungssicherung

63,8 % der Fahrer sind mit einem LKW unterwegs, der höchstens 5 Jahre alt ist. Über ein Viertel (26,9 %) lenken ein 6 bis 10 Jahre altes Fahrzeug. 9,2 % der Befragten fahren LKW, die zehn Jahre und älter sind. Das durchschnittliche Fahrzeugalter beträgt in dieser Stichprobe 5,5 Jahre. Dabei beeinflusst ein steigendes Fahrzeugalter (Assoziationsmaß Gamma¹⁰: 0,46; p: 0,001) und eine zunehmende Jahresfahrleistung (Gamma: 0,26; p: 0,038) die berichtete Häufigkeit der hier gemessenen fahrzeugnahen Mängel: Bremsen, Bereifung und Beleuchtung.

Am häufigsten berichten die LKW-Fahrer von überladenen Fahrzeugen. Ein Viertel der Fahrer (24,5 %) ist ‚mehrmals im Jahr‘ überladen unterwegs, 9,2 % der Fahrer sogar ‚mehrmals im Monat‘. Mangelhafte Ladungssicherung kommt bei 5,4 % Fahrern ‚mehrmals im Jahr vor‘, während fahrzeugnahe Mängel seltener auftreten:

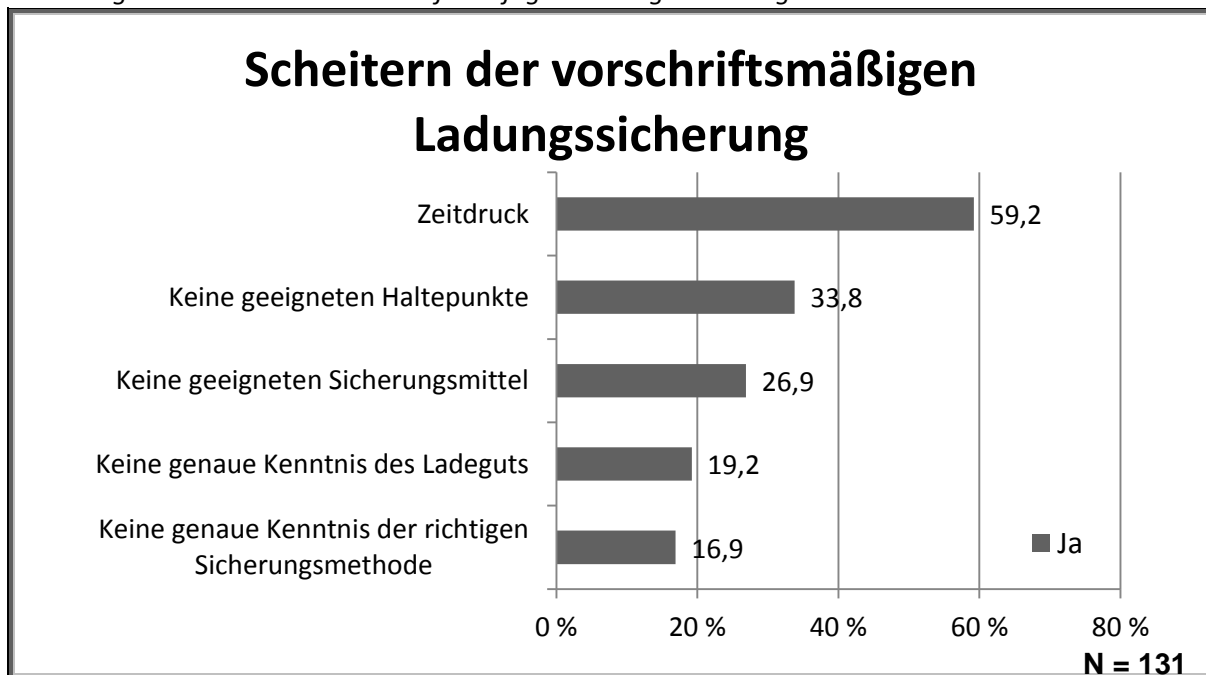
Abbildung 32: Fahrzeugmängel

Mängel	Sehr oft mehrmals im Monat	Öfters mehrmals im Jahr	Manchmal 1-2 mal im Jahr	Selten weniger als ein- mal im Jahr	Nie
Überladung	9,2 %	24,4 %	34,4 %	15,3 %	16,8 %
Ladungssicherung	2,3 %	3,1 %	16,8 %	32,1 %	45,8 %
Beleuchtung	0	0,8 %	13,1 %	48,5 %	37,7 %
Bereifung	0	0	5,4 %	35,4 %	59,2 %
Bremsen	0	0	5,4 %	33,1 %	61,5 %
Klemmende Pedale	0	0	0	3,1 %	96,9 %
					N = 131

¹⁰ Gamma ist ein symmetrisches Assoziationsmaß, welches die „Beurteilung eines monotonen Zusammenhanges (...)“ zwischen zwei ordinalskalierten Variablen ermöglicht. Gamma kann die Werte -1 bis +1 annehmen (vgl. Rüger: 2002: 242, 243).

Der in dieser Stichprobe am häufigsten genannte Grund für das Scheitern der vorschriftsmäßigen Ladungssicherung ist der Zeitdruck. Dieser wird von 59,2 % der Fahrer angegeben. Bei der Ausstattung des Laderaums fehlt es gegebenenfalls bei 33,8 % der Befragten an geeigneten Haltepunkten und bei 26,9 % der Fahrer an geeigneten Sicherungsmitteln. 19,2 % der Fahrer beklagen, manchmal keine genaue Kenntnis über das Ladegut zu haben, während 16,9 % der Befragten gelegentlich nicht genau wissen, wie das zu transportierende Ladegut zu sichern ist:

Abbildung 33: Scheitern der vorschriftsmäßigen Ladungssicherung



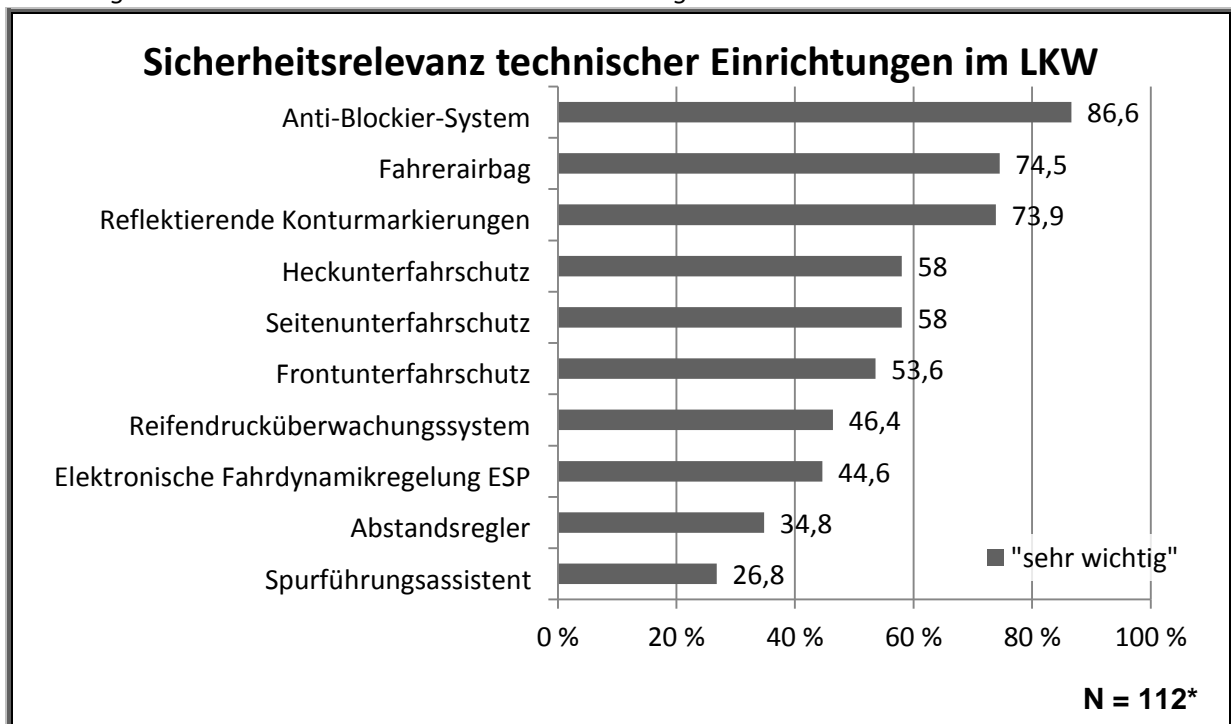
3.4.2 Verkehrssicherheit des LKW

Mit der Verkehrssicherheit ihres zum Zeitpunkt der Befragung gelenkten LKWs zeigen sich 39,7 % der Fahrer ‚sehr zufrieden‘ und weitere 45,8 % ‚eher zufrieden‘. Auf der anderen Seite sind 7,6 % der Befragten ‚eher unzufrieden‘ und die restlichen 6,9 % ‚sehr unzufrieden‘ mit der Verkehrssicherheit ihres Fahrzeuges. Erwartungsgemäß findet sich eine stark positive Beeinflussung der Unzufriedenheit mit der Verkehrssicherheit des LKWs durch das Alter des Fahrzeuges (Assoziationsmaß Gamma: 0,66; p: <0,001).

Die folgende Abbildung 34 zeigt die Bedeutsamkeit einzelner technischer Einrichtungen für die Verkehrssicherheit eines LKWs aus der Perspektive der Fahrer. Diese

konnten sie anhand einer dreistufigen Skala mit ‚sehr wichtig‘, ‚teils-teils‘ und ‚nicht wichtig‘ beschreiben. Hierbei wird dem Anti-Blockier-System von 86,6 % der Befragten eine wichtige Rolle für die Fahrsicherheit zugesprochen, dem Fahrerairbag von 74,5 % und reflektierenden Konturmarkierungen von 73,9 %. Spurführungsassistenten und Abstandsregelungssysteme werden hingegen nur von 26,8 % beziehungsweise 34,8 % der befragten Fahrer als sicherheitsrelevant betrachtet. Ein Grund dafür dürfte deren Neuheit und somit teilweise mangelnde Kenntnisse über ihre Funktionsweise sein (vgl. Fastenmeier et al., 2002: 24, 25). Heck-, Front- und Seitenunterfahrschutze, die zum besonderen Schutz von Fußgängern, Fahrradfahrern und Lenkern von Kleinfahrzeugen eingeführt wurden, schätzen 53 bis 58 % der befragten Fahrer als ‚sehr wichtig‘ für die Verkehrssicherheit ein:

Abbildung 34: Sicherheitsrelevanz technischer Einrichtungen im LKW



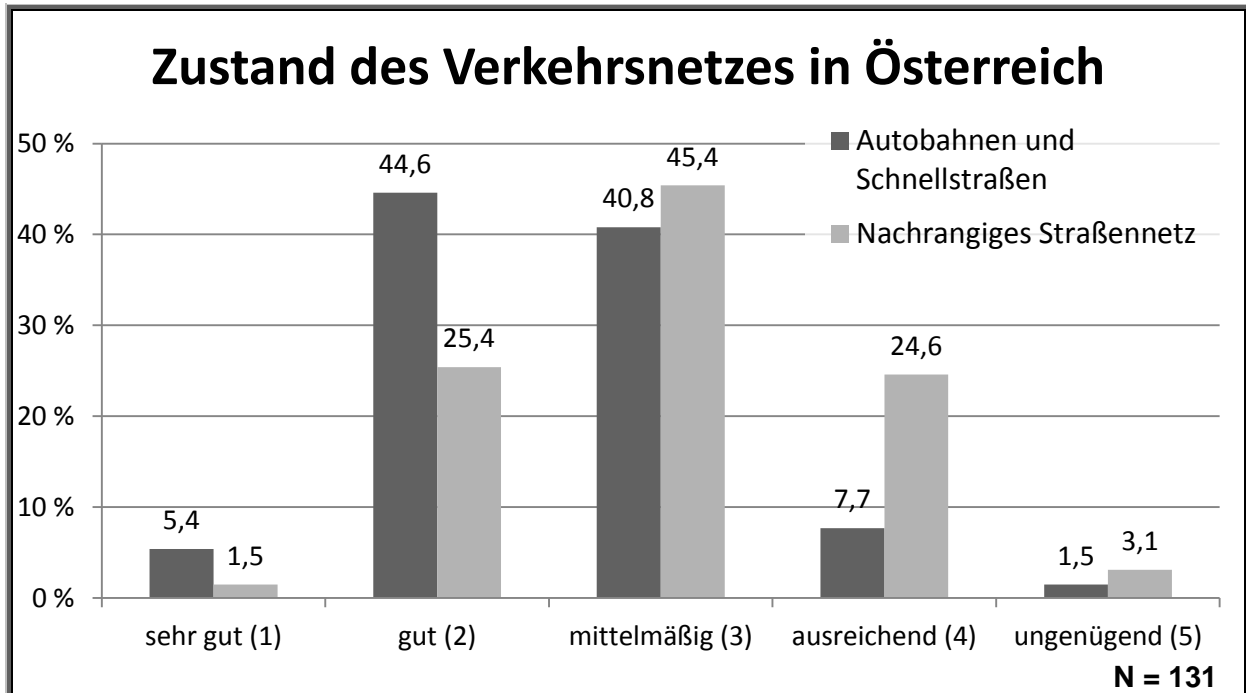
*In der Pretest-Phase nicht verwertbar (vgl. 2.3)

3.4.3 Straßenzustand

Das hochrangige Straßennetz, bestehend aus Autobahnen und Schnellstraßen, wird von 50 % der befragten Fahrer als ‚sehr gut‘ oder ‚gut‘, von 40,8 % als ‚mittelmäßig‘ sowie von 9,2 % als ‚ausreichend‘ oder ‚ungenügend‘ bewertet. Der Zustand des

nachrangigen Straßennetzes, welches zum größten Teil aus Bundes- und Landesstraßen besteht, wird von 26,9 % der Fahrer als ‚sehr gut‘ oder ‚gut‘, von 45,4 % als ‚mittelmäßig‘ sowie von 27,7 % als ‚ausreichend‘ oder ‚ungenügend‘ eingeschätzt.

Abbildung 35: Zustand des Verkehrsnetzes in Österreich



3.4.4 Schadstoffklassen und Umweltbelastung

Die EURO-Schadstoffklasse des Fahrzeugs ist für die Berechnung der LKW-Maut in Österreich ausschlaggebend. Je höher diese ist, desto geringer fallen die Straßenbenutzungsgebühren aus, wobei das Fahrzeug entsprechenden Emissionsstandards¹¹ genügen muss. In dieser Befragung lenken 10,8 % der Fahrer einen Sub-EURO-3-LKW, während die zur Zeit der Erhebung höchste EURO-Klasse 5 mit 31,5 % am stärksten vertreten ist. Kein Lenker ist hingegen mit einem erst seit 2009 erhältlichen EEV-konformen Fahrzeug („Enhanced Environmentally friendly Vehicles“) unterwegs. Frühestens im Jahr 2011 sollen erste EURO-6-LKW auf den Markt kommen (vgl. Ebner und Mischer, 2009: 5), welche zusammen mit den EEV-konformen Fahrzeugen in die günstigste Straßentarifgruppe fallen.

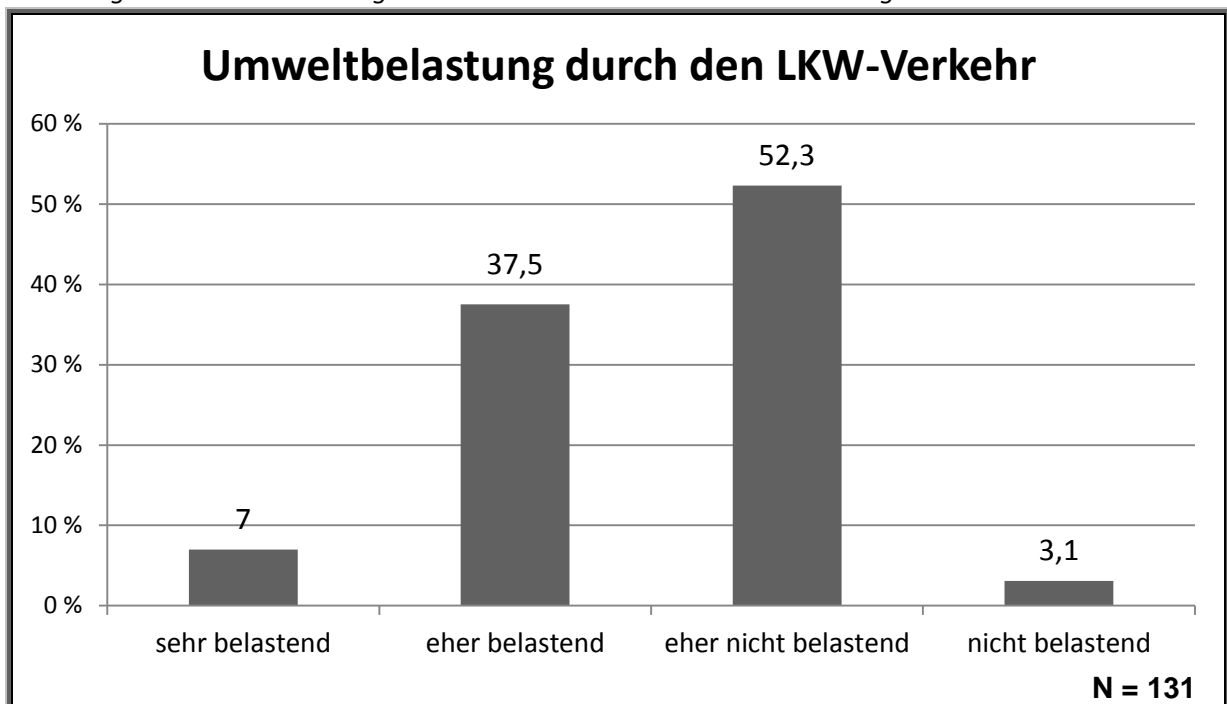
¹¹ Die Emissionslimits in den EURO-Klassen betreffen Kohlenwasserstoffe (HC), Stickstoffoxide (NOx), Kohlenmonoxid (CO) und Rußpartikel (ab EURO 1), vgl. Ebner und Mischer, 2009: 14, 15.

Abbildung 36: Schadstoffklasse des LKWs

Merkmal	Ausprägung	Häufigkeit	Gültige Prozent	
Schadstoffklasse des gelenkten LKWs				
	EURO 0	1	0,8 %	
	EURO 1	1	0,9 %	
	EURO 2	10	7,6 %	
	EURO 3	31	23,7 %	
	EURO 4	33	25,2 %	
	EURO 5	35	26,7 %	
	EEV	0	0 %	
	weiß nicht	20	15,3 %	N= 131

Die Umweltbelastung durch den LKW-Verkehr schätzen in der Befragung 44,5 % der Fahrer als ‚sehr belastend‘ oder ‚eher belastend‘ ein. Die restlichen 55,5 % der Befragten beurteilen die ökologischen Konsequenzen jedoch als ‚eher nicht belastend‘ oder ‚nicht belastend‘ (siehe Abbildung 37).

Abbildung 37: Umweltbelastung durch den LKW-Verkehr lt. Fahrermeinung



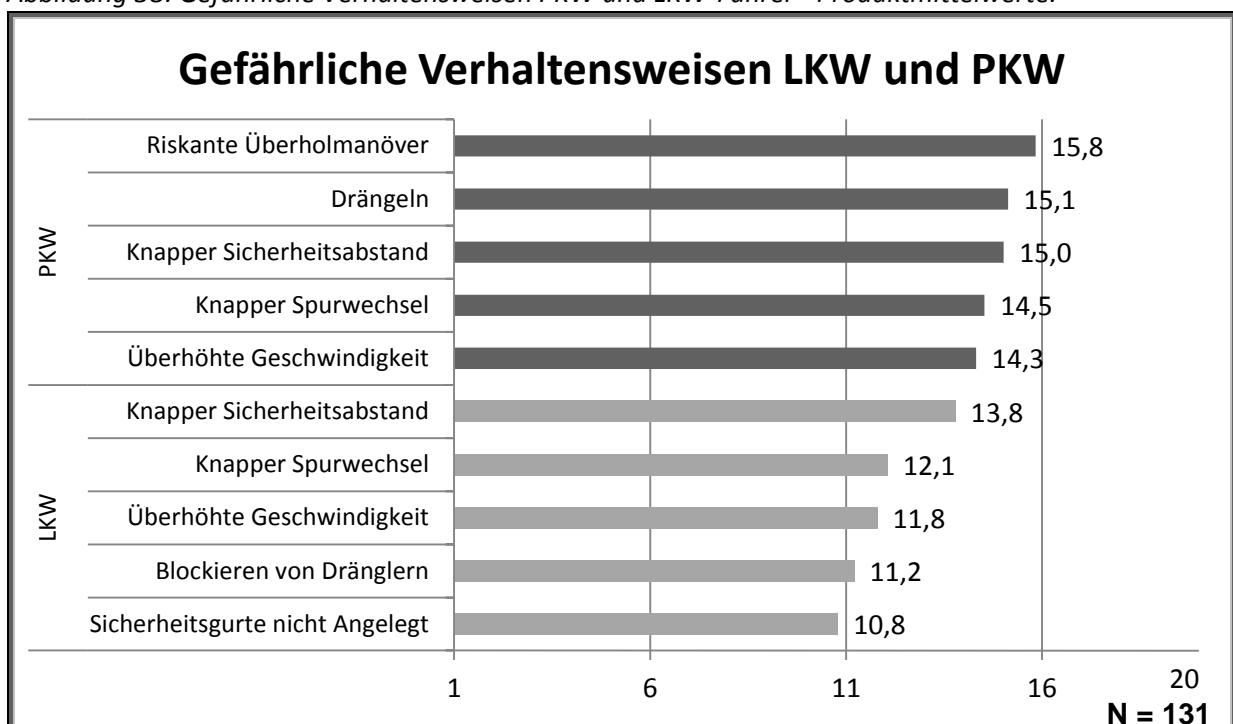
3.5 Andere Verkehrsteilnehmer

LKW teilen sich die Straße mit einer Vielzahl unterschiedlichster Verkehrsteilnehmer. Dieses Kapitel widmet sich den Problemen und Konflikten der LKW-Fahrer mit PKW und anderen Straßenbenutzern.

3.5.1 LKW und PKW

An dieser Stelle wird das Verkehrsverhalten von LKW-Fahrern sowie von PKW-Lenkern, der größten Verkehrsteilnehmergruppe, dargestellt. Hierzu werden einzelne gefährliche Verhaltensweisen beider Gruppen gegenübergestellt und aus Sicht der befragten LKW-Fahrer analysiert. Die nachstehende Abbildung 38 zeigt den Mittelwert des Produkts der eingeschätzten Gefährlichkeit und der beobachteten Häufigkeit einzelner Verhaltensweisen von LKW- und PKW-Fahrern. Jeweils für PKW und LKW wurde die Gefährlichkeit in einer vierstufigen Skala und die Häufigkeit mit einer fünfstufigen Skala abgefragt, sodass sich für jede Verhaltensweise ein Wert zwischen 1 (ungefährlich/nie) und 20 (sehr gefährlich/sehr oft) ergibt:

Abbildung 38: Gefährliche Verhaltensweisen PKW und LKW-Fahrer - Produktmittelwerte.



Risikante Überholmanöver von PKW-Fahrern erreichen dabei einen Mittelwert des Produktes der eingeschätzten Gefährlichkeit und der beobachteten Häufigkeit von 15,8. Drängeln, was eine Nötigung des Vorfahrenden (durch sehr dichtes Auffahren und/oder setzen von Licht- und Hupsignalen) Platz zu machen darstellt, erreicht einen Mittelwert von 15,1 (von 20 Punkten). Besonders besorgniserregend ist das berichtete häufige Vorkommen aller gemessenen Verhaltensweisen bei PKW-Lenkern. So werden überhöhte Geschwindigkeiten, knappe Sicherheitsabstände und riskante Überholmanöver von PKW-Lenkern von 89,3 %, 83,2 % bzw. 79,4 % der Befragten ‚sehr oft‘ oder ‚öfters‘ beobachtet. Riskante Überholmanöver von PKW-Fahrern werden von den meisten Befragten (88,5 %) als ‚sehr gefährlich‘ eingestuft.

Bei den Verhaltensweisen von LKW-Fahrern erreichen knappe Sicherheitsabstände einen Mittelwert von 13,8, knappe Spurwechsel 12,1. Das Lenken ohne Sicherheitsgurt wird unter LKW-Fahrern häufig (60,9 % ‚sehr oft‘ und ‚öfters‘) beobachtet, jedoch von über einem Drittel (36,4 %) der Befragten als ‚ungefährlich‘ oder ‚eher ungefährlich‘ eingeschätzt. Rund ein Drittel der Befragten (35,7 %) beobachtet ‚sehr oft‘ oder ‚öfters‘ das Blockieren von Dränglern, eine konfrontative Stressbewältigungsmethode (vgl. 1.3), bei anderen LKW-Fahrern.

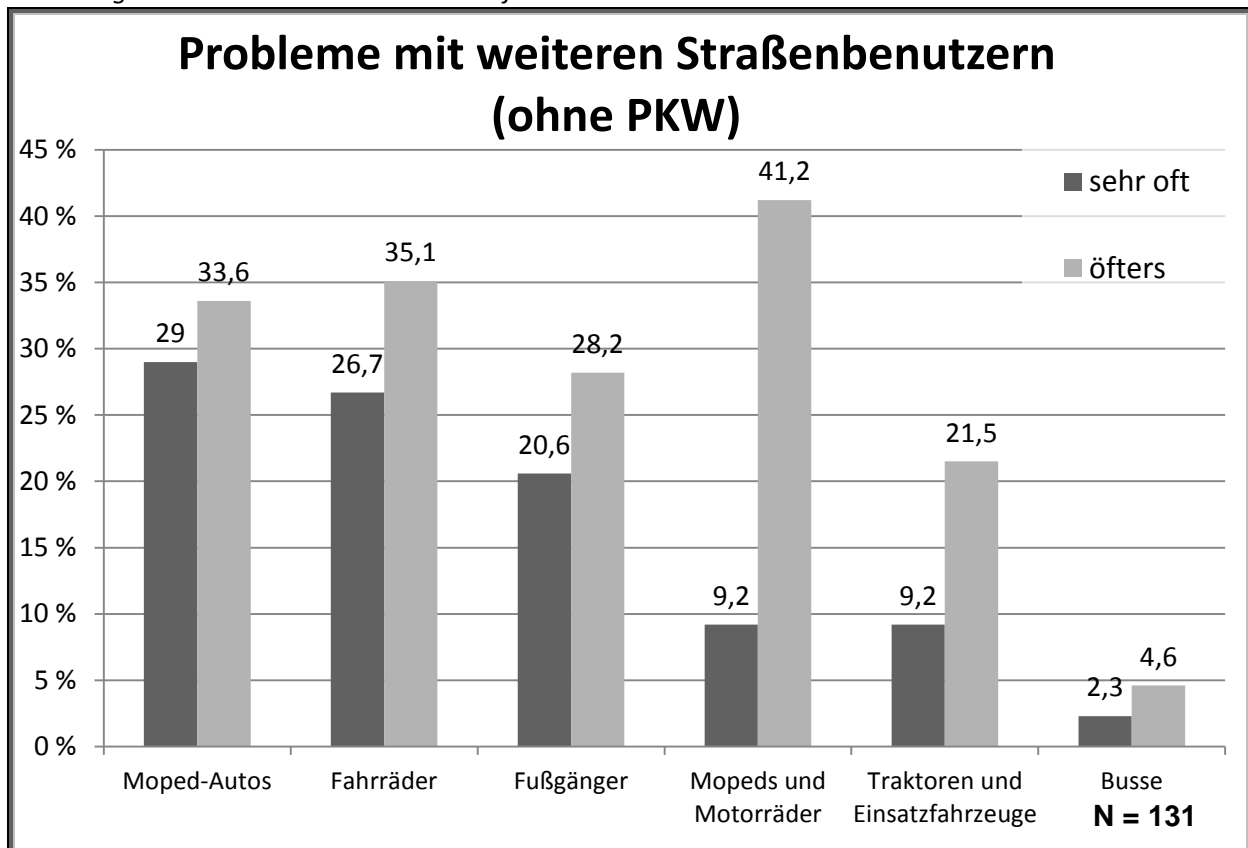
Abbildung 39: Gefährliche Verhaltensweisen PKW und LKW-Fahrer - Häufigkeiten

Gruppe	Verhalten	Gefährlichkeit*	Häufigkeit*
		sehr gefährlich / eher gefährlich	sehr oft / öfters
PKW			
	Risikante Überholmanöver	88,5 % / 9,2 %	30,5 % / 48,9 %
	Drängeln	74,6 % / 20,8 %	29 % / 49,6 %
	Knapper Sicherheitsabstand	68,7 % / 27,5 %	26,7 % / 56,5 %
	Knapper Spurwechsel	66,4 % / 29,8 %	22,9 % / 54,2 %
	Überhöhte Geschwindigkeit	55,7 % / 37,4 %	20,6 % / 68,7 %
LKW			
	Knapper Sicherheitsabstand	71,5 % / 25,4 %	13,7 % / 50,4 %
	Knapper Spurwechsel	57,7 % / 36,2 %	6,9 % / 43,5 %
	Überhöhte Geschwindigkeit	43,1 % / 43,1 %	13,7 % / 36,6 %
	Blockieren von Dränglern	61,5 % / 28,5 %	3,9 % / 31,8 %
	Fahren ohne Sicherheitsgurt	32,6 % / 31 %	20,3 % / 40,6 %
			*gültige Prozent N= 131

3.5.2 Probleme und Konflikte mit anderen Straßenbenutzern

Neben PKW wurden auch andere Straßenbenutzer bezüglich ihrer Problematiken für LKW-Fahrer abgefragt. „Moped-Autos“ bezeichnen zweispurige Leichtkraftfahrzeuge mit einer bauartbedingten Höchstgeschwindigkeit von 45 km/h. 29 % der Befragten haben nach ihren Angaben ‚sehr oft‘ Probleme mit Moped-Autos, 26,7 % mit Fahrrädern, 20,6 % mit Fußgängern, jeweils 9,2 % mit Mopeds/Motorrädern und Traktoren / anderen Einsatzfahrzeugen. Am wenigsten wird in dieser Studie von Problemen mit Bussen (6,9 % ‚sehr oft‘ und ‚öfters‘) berichtet.

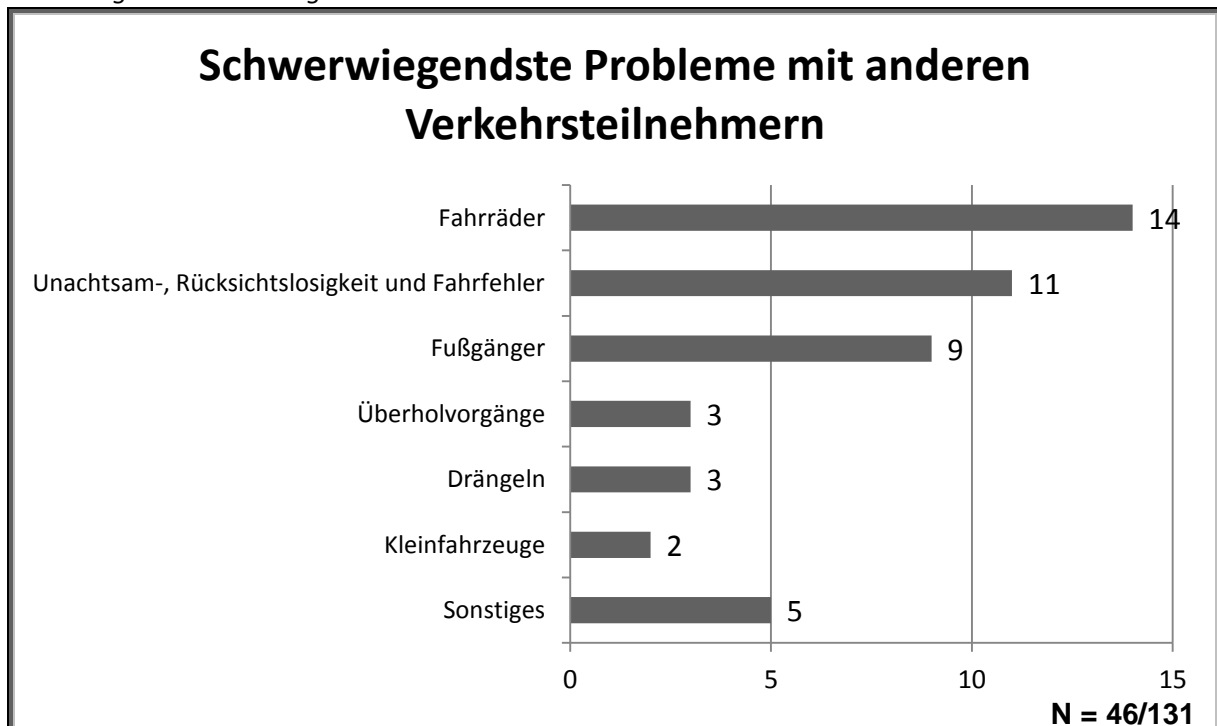
Abbildung 40: Probleme mit weiteren Straßenbenutzern



In einer offenen Frage wurden die Befragten dazu angehalten, von den schwerwiegendsten Problemen mit anderen Verkehrsteilnehmern (ohne PKW) zu berichten. Die folgende Abbildung 41 zeigt eine Zusammenfassung der 46 Antworten, die auf diese Frage gegeben wurden. Dabei betreffen die meisten Rückmeldungen Fahrradfahrer (14), Unachtsam-, Rücksichtslosigkeit und Fehleinschätzungen (11) und Fuß-

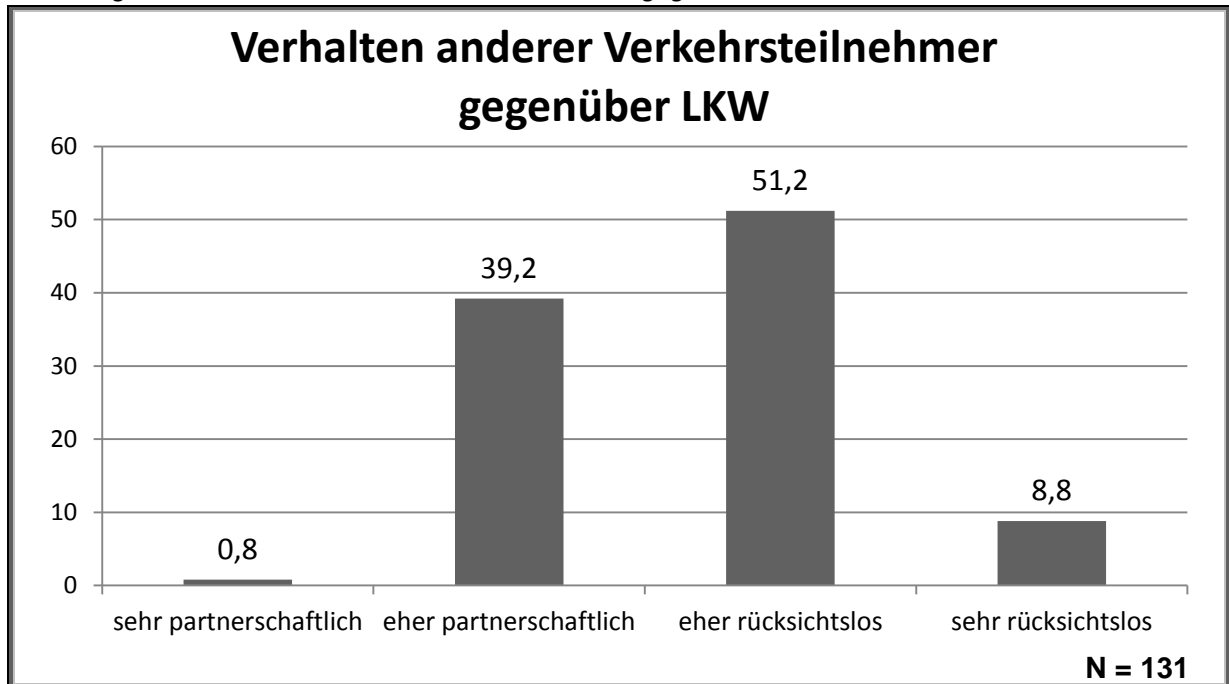
gänger (9). Auffallend ist, dass bei den Radfahrern hauptsächlich deren Verhalten kritisiert wird („*Fahrräder, die sich auf der Straße breit machen*“, „... *fahren nebeneinander*“, „... *nicht am Radweg*“). Neun Fahrer beklagen an dieser Stelle, dass sich Fahrradfahrer nicht am Radweg aufhalten, was in Österreich bei Trainingsfahrten mit Rennfahrrädern und Fahrrädern mit Anhängern erlaubt ist (vgl. jusline.at-II). Fünf Fahrer empfinden Straßenüberquerungen von Fußgängern als sehr kritisch. Kleinfahrzeuge, zu denen die Moped-Autos gehören, werden hingegen insgesamt zwei Mal angeführt. Eine genaue Auswertung der offenen Frage findet sich im Anhang (105).

Abbildung 41: Schwerwiegendste Probleme mit anderen Verkehrsteilnehmern



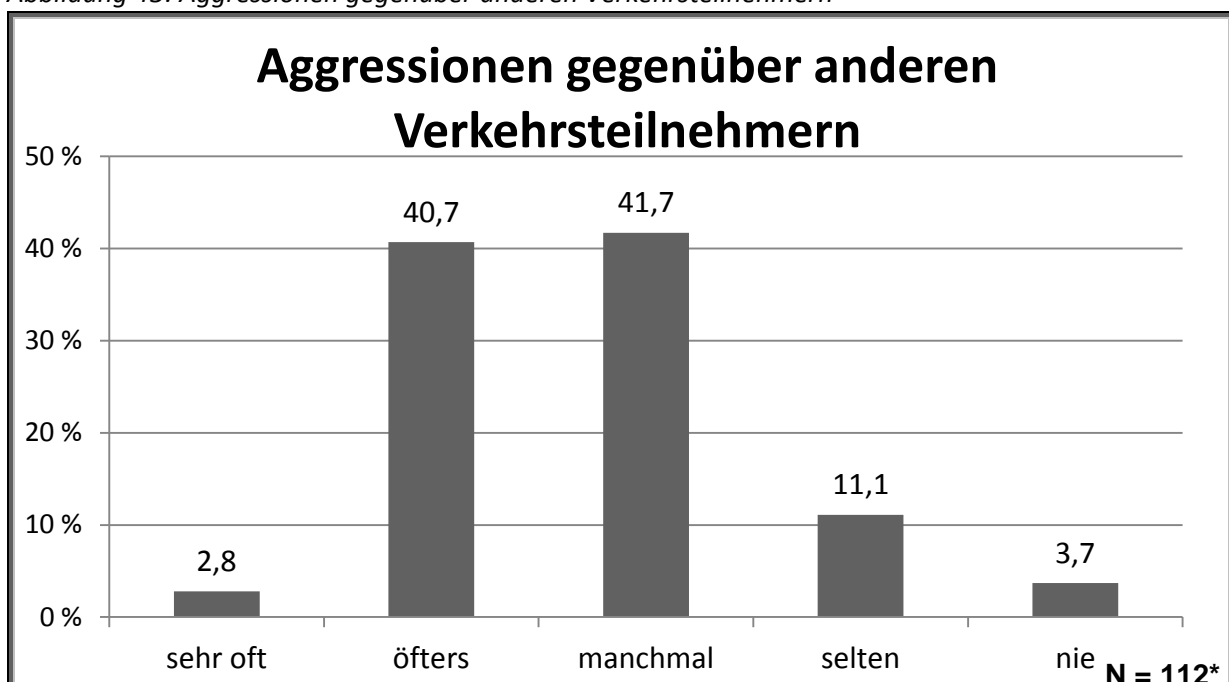
Das allgemeine Verhalten anderer Verkehrsteilnehmer gegenüber LKW bewerten insgesamt 40 % der Studienteilnehmer als ‚sehr partnerschaftlich‘ und ‚eher partnerschaftlich‘. Auf der anderen Seite empfinden 60 % der Befragten dieses als ‚sehr rücksichtslos‘ oder ‚eher rücksichtslos‘.

Abbildung 42: Verhalten anderer Verkehrsteilnehmer gegenüber LKW



43,5 % der befragten Fahrer geben an, ‚sehr oft‘ oder ‚öfters‘ mit Aggressionen auf Fahrfehler und Behinderungen durch andere Verkehrsteilnehmer zu reagieren. Bei 41,7 % ist das ‚manchmal‘, bei 14,8 % der Fahrer ‚selten‘ oder ‚nie‘ der Fall. Hohe Gesamtarbeitszeiten (Assoziationsmaß Gamma: 0,28; p: 0,016) und ein konfliktgeladenes Betriebsklima (Gamma: 0,36; p: 0,018) begünstigen Aggressionen gegenüber anderen Verkehrsteilnehmern signifikant.

Abbildung 43: Aggressionen gegenüber anderen Verkehrsteilnehmern



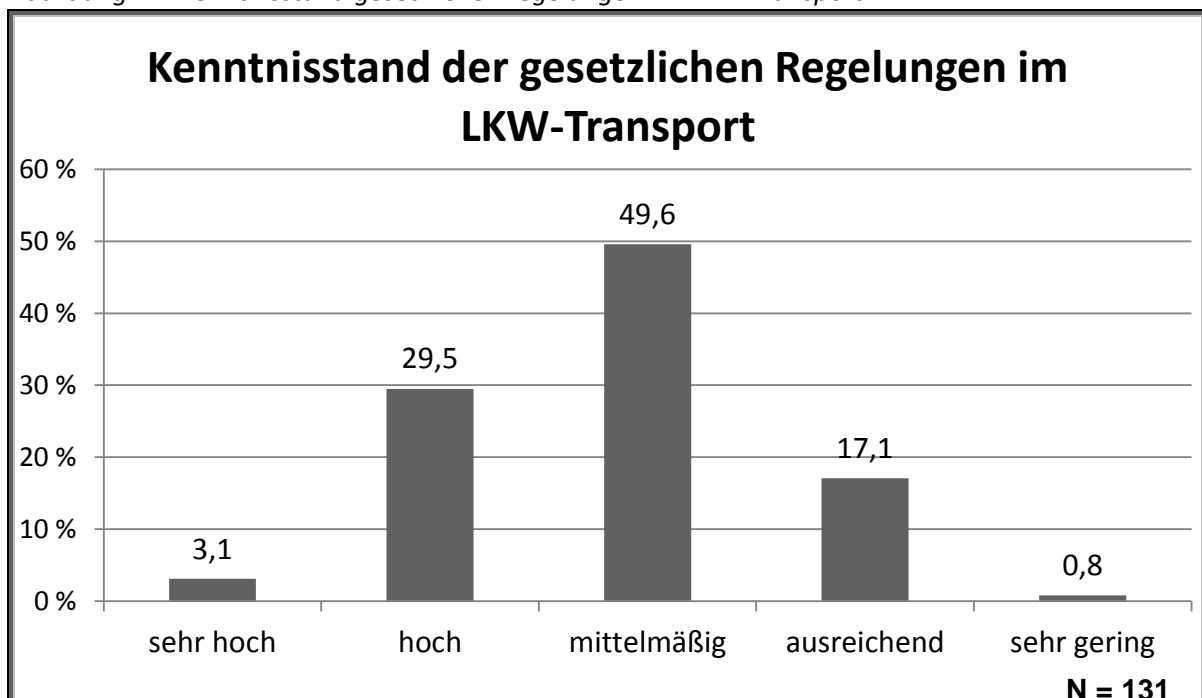
*In der Pretest-Phase nicht vorhanden

3.6 Recht und Verstöße

In diesem Punkt werden der Kenntnisstand der Fahrer bezüglich der Verkehrs- und Transportbestimmungen, Aufforderungen zu Rechtsverletzungen seitens der Vorgesetzten und die Bezahlung von etwaigen Bußgeldern beleuchtet.

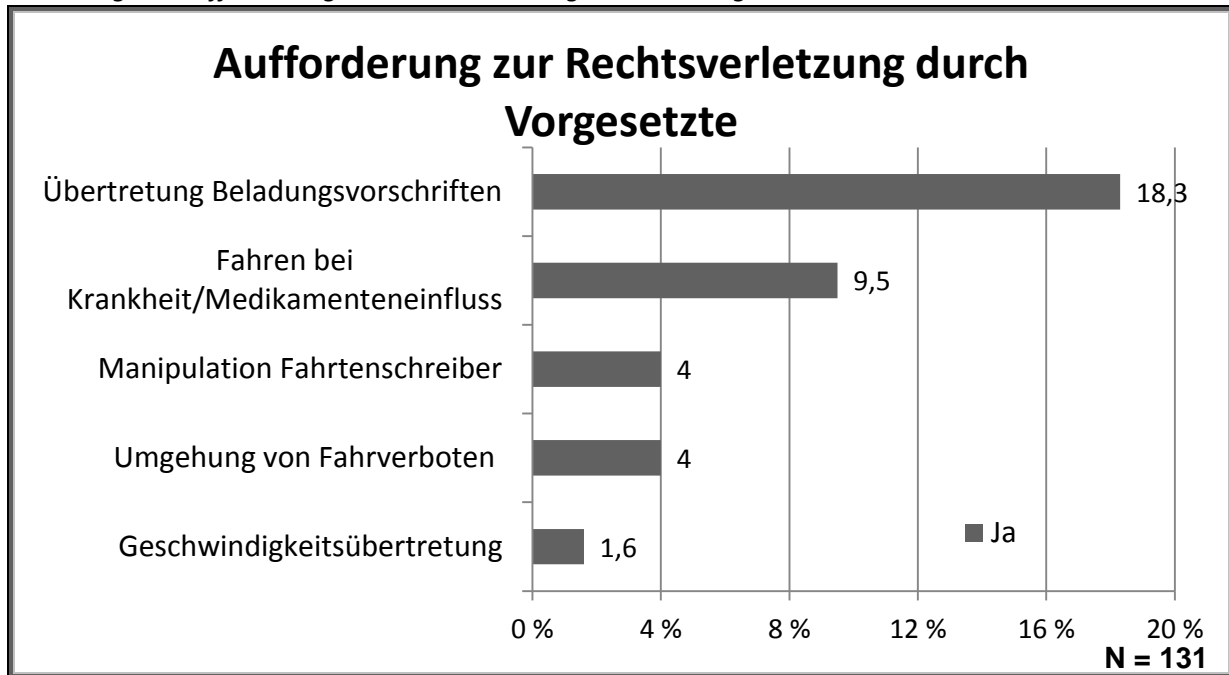
Die Hälfte der befragten Fahrer (genau 49,6 %) schätzt ihren Kenntnisstand der relevanten gesetzlichen Regelungen im Straßengütertransport ‚mittelmäßig‘ ein. Ein weiteres knappes Drittel (genau 32,6 %) der Fahrer gibt an, ein ‚hohes‘ oder ‚sehr hohes‘ Wissen über den rechtlichen Rahmen berufsaltäglicher Situationen zu haben. 17,9 % betrachten ihre Kenntnisse über die gesetzlichen Regelungen als ‚ausreichend‘ oder als ‚sehr gering‘:

Abbildung 44: Kenntnisstand gesetzlicher Regelungen im LKW-Transport



18,3 % der befragten Fahrer wurden von ihren Vorgesetzten zum Übertreten von Beladungsvorschriften aufgefordert. Alarmierend ist zudem, dass 9,5 % zum Fahren bei Krankheit und/oder Medikamenteneinfluss angehalten wurden. Angesichts neuer Fahrtenschreibsysteme (vgl. 2.2.2) ist das Manipulieren der Aufzeichnungssysteme (4 % Ja-Antworten) nur noch sehr schwer möglich, sodass diese Option kaum noch gegeben ist. Zum Umgehen von Fahrverboten und Übertreten von Tempolimits wurden 4 % bzw. 1,6 % der Befragten aufgefordert.

Abbildung 45: Aufforderung zu Rechtsverletzungen durch Vorgesetzte



Anfallende Verkehrsstrafen werden bei 11,5 % der unselbstständig beschäftigten Fahrer zur Gänze vom Betrieb bezahlt, während diese bei über einem Drittel (36,1 %) der angestellten Lenker nicht übernommen werden. Bei den restlichen 52,5 % werden die Bußgelder teilweise vom Transportunternehmen beglichen.

3.7 Verkehrssicherheit

In diesem Abschnitt werden Beeinträchtigungen beim Fahren, Gefahrenquellen, die – traditionell mangelhafte (vgl. dazu Fastenmeier et al., 2002: 19) – Bereitschaft zur Verwendung des Sicherheitsgurtes sowie Maßnahmen zur Verbesserung der Verkehrssicherheit des Straßengütertransportes diskutiert.

3.7.1 Müdigkeit beim Fahren und Anlegen des Sicherheitsgurtes

Müdigkeit beim Fahren wird von 6,1 % der Fahrer ‚sehr oft‘ oder ‚öfters‘ berichtet. 38,8 % der Befragten fühlen sich ‚manchmal‘ und 55,1 % ‚selten‘ oder ‚nie‘ müde

während des Lenkens eines LKWs (vgl. Abbildung 46). Das vermehrte Auftreten von Müdigkeit beim Fahren wird dabei hochsignifikant von höheren Arbeitszeiten (Assoziationsmaß Gamma: 0,35; p: 0,004) begünstigt. Fahrer, die öfters Probleme beim Einhalten der Ruhezeiten haben, berichten erwartungsgemäß häufiger von Müdigkeit beim LKW-Fahren (Gamma: 0,44; p: <0,001). Auch ältere Fahrer fühlen sich in dieser Studie vermehrt müde am Steuer (Gamma: 0,27; p: 0,026).

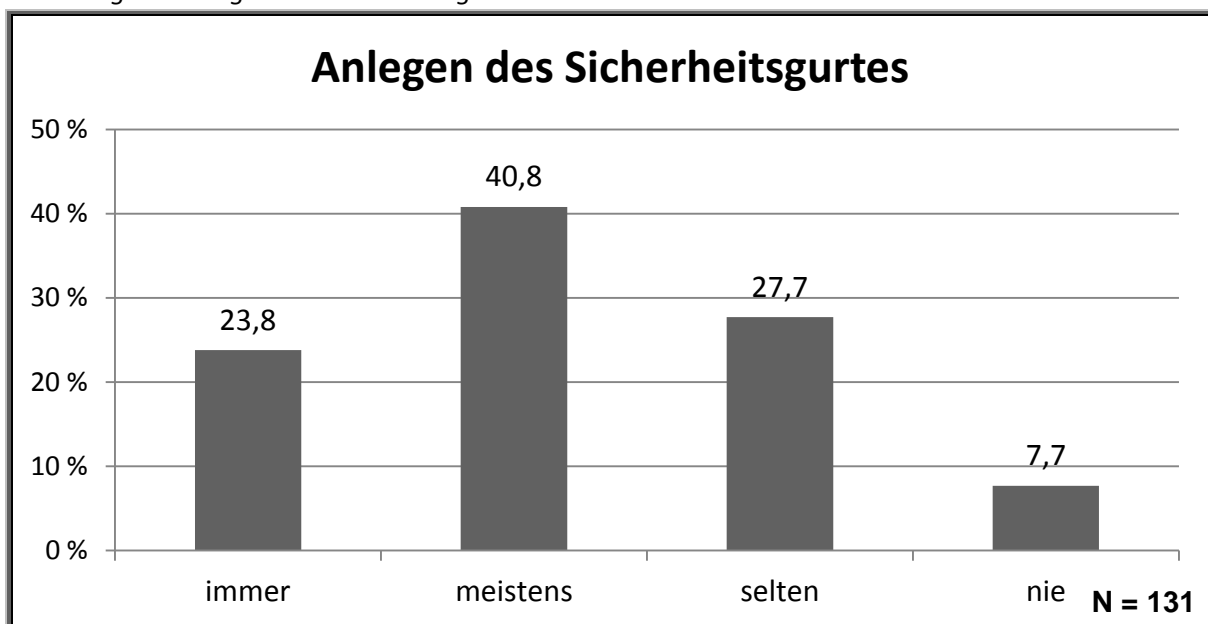
Abbildung 46: Müdigkeit beim Fahren

Merkmal	Ausprägung	Häufigkeit	Gültige Prozent
Müdigkeit beim Fahren			
	Sehr oft	1	1 %
	Öfters	5	5,1 %
	Manchmal	38	38,8 %
	Selten	47	48 %
	Nie	7	7,1 %
			N = 101*

*Im Pretest und bei der Befragung in Deutschland nicht vorhanden (vgl. 2.3)

Das Fahren ohne Sicherheitsgurt wird von über einem Drittel (36,4 %) der befragten Fahrer als ‚eher ungefährlich‘ oder ‚ungefährlich‘ betrachtet (vgl. 3.5.1). Analog dazu geben 35,4 % der Fahrer an, den Rückhaltegurt ‚selten‘ oder ‚nie‘ anzulegen. Auf der anderen Seite geben 64,6 % der Befragten an, den Gurt ‚immer‘ oder ‚meistens‘ zu verwenden:

Abbildung 47: Anlegen des Sicherheitsgurtes



3.7.2. Beteiligung an Verkehrsunfällen und Gefahrenquellen

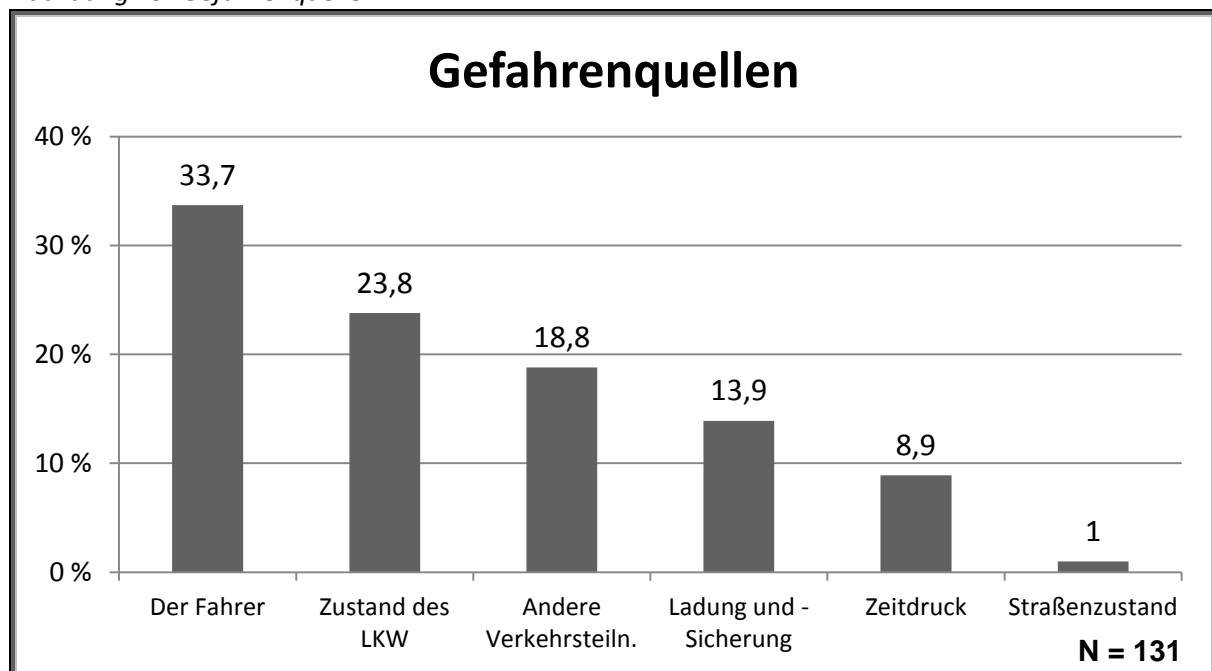
Ein genaues Drittel der befragten Fahrer war an Verkehrsunfällen mit Sachschäden beteiligt. Bei weiteren 9,8 % kam es zu Personenschäden. 56,9 % der Fahrer geben an, bisher noch nie an Verkehrsunfällen mit einem LKW beteiligt gewesen zu sein.

Abbildung 48: Beteiligung an Verkehrsunfällen

Merkmal	Ausprägung	Häufigkeit	Gültige Prozent
Beteiligung an Verkehrsunfällen			
	Unfall mit Sachschäden	41	33,3 %
	Unfall mit Personenschäden	12	9,8 %
	Nie	70	56,9 %
			N = 131

In Abbildung 49 werden Gefahrenquellen in Fahrsituationen untersucht. Dazu wurden die Fahrer nach der aus ihrer Sicht entscheidendsten Gefahrenquelle beim LKW-Fahren gefragt. Ein Drittel (33,7 %) sieht im Fahrer und dessen Verhalten den ausschlaggebenden Grund für das Entstehen von Gefahr. Der Zustand des LKW ist für 23,8 % der Befragten der bedeutendste Faktor, die Eigenschaften und das Verhalten anderer Verkehrsteilnehmer für 18,8 %, das Ladegut bzw. dessen Sicherung für 13,9 %. Zeitdruck wird von 8,9 % der Fahrer genannt, während der Straßenzustand nur für 1 % der Befragten die maßgebendste Rolle bei Gefahren im Verkehrsgeschehen spielt:

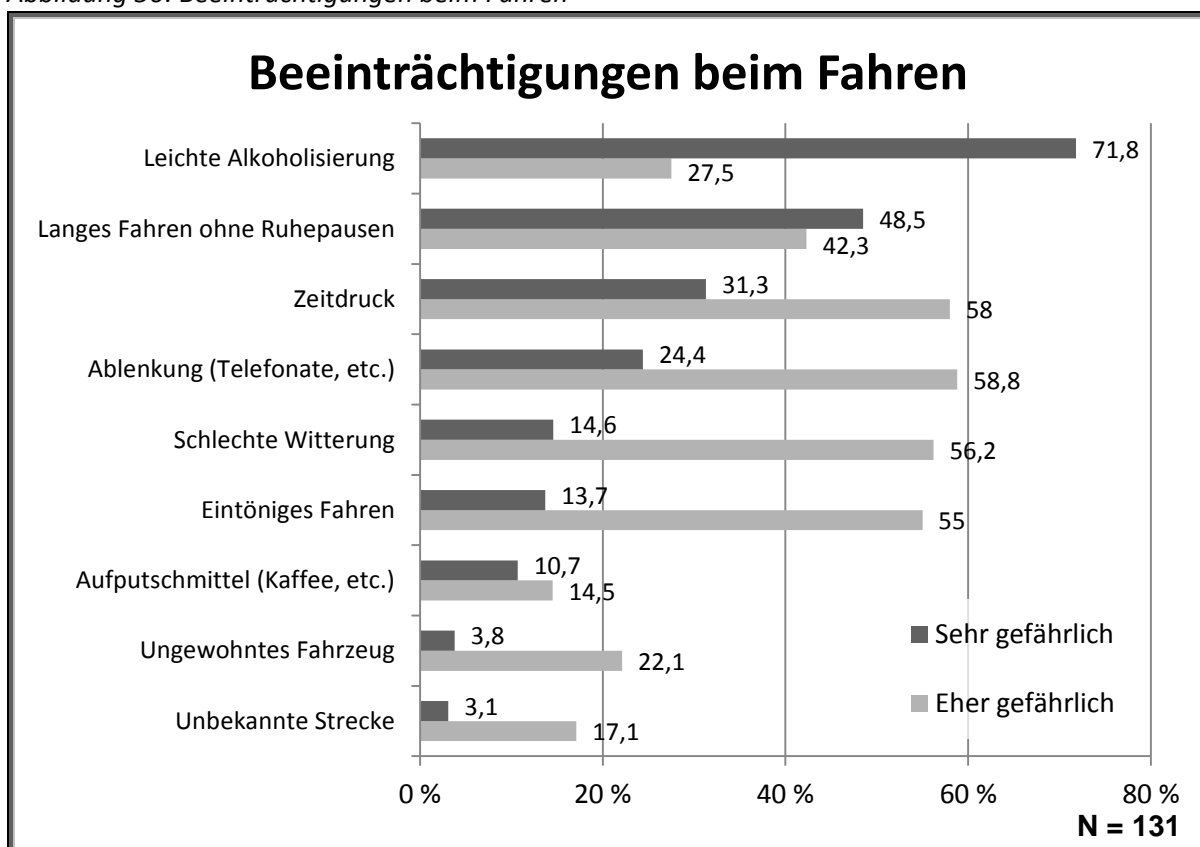
Abbildung 49: Gefahrenquellen



3.7.3 Beeinträchtigungen beim Fahren und Maßnahmen zur Verbesserung der Fahrsicherheit

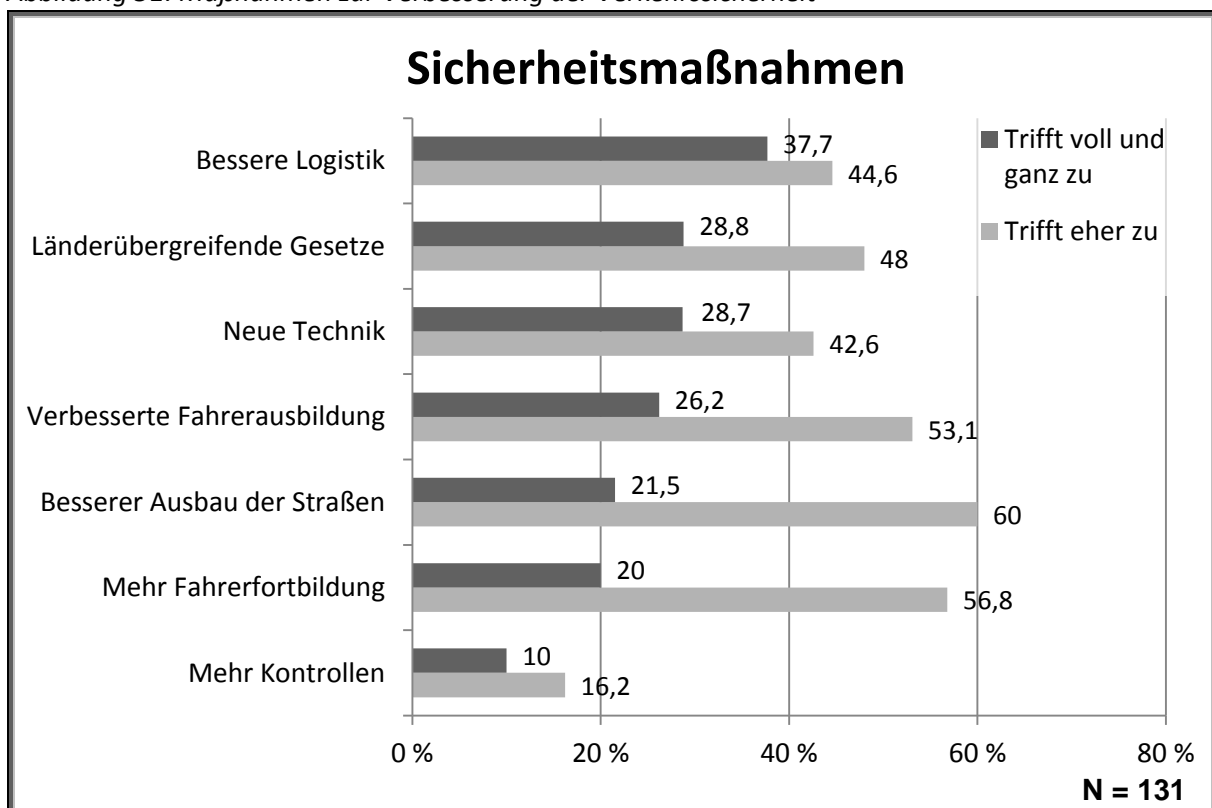
Die folgende Abbildung 50 veranschaulicht die Einschätzung der Gefährlichkeit einzelner Beeinträchtigungen beim Fahren aus Sicht der Befragten. Diese wurde anhand einer vierstufigen Skala (sehr gefährlich, eher gefährlich, eher ungefährlich, ungefährlich) abgefragt. Hierbei wird eine leichte Alkoholisierung von 71,8 % der Fahrer als ‚sehr gefährlich‘ betrachtet. Langes Fahren ohne Ruhepausen wird von 48,5 %, Zeitdruck von 31,3 % und Ablenkungen von 24,4 % der Befragten als ‚sehr gefährlich‘ eingestuft. Schlechte Witterung sowie eintöniges Fahren werden von 14,6 % bzw. 13,7 % als ‚sehr gefährlich‘ gesehen. Im Gegensatz zum Alkohol werden Aufputzmittel (Kaffee, Energy-Drinks udgl.) nur von 10,7 % der Fahrer als ‚sehr gefährlich‘ eingeschätzt. Das Fahren mit einem ungewohnten Fahrzeug oder auf einer unbekanntem Strecke wird von den wenigsten Fahrern in dieser Studie als bedrohlich wahrgenommen:

Abbildung 50: Beeinträchtigungen beim Fahren



Die nachstehende Abbildung 51 zeigt die Sinnhaftigkeit einzelner Maßnahmen zur Steigerung der Verkehrssicherheit aus dem Blickwinkel der befragten LKW-Fahrer. Für diese Fragestellung wurde eine vierstufige Skala (trifft voll und ganz zu, trifft eher zu, trifft eher nicht zu, trifft nicht zu) verwendet. 37,7 % der Befragten sehen dabei in einer besseren Logistik, gemeint ist eine bessere Ablauforganisation und Disposition, um u. a. den Zeitdruck zu verringern, eine sehr wirkungsvolle Maßnahme, um die Verkehrssicherheit zu steigern. Dass länderübergreifende Gesetze und neue Technik eine Verbesserung der Verkehrssicherheit mit sich bringen, trifft für rund 29 % der Fahrer ‚voll und ganz‘ zu. Einen besseren Straßenausbau erachten vermehrt jene Fahrer für sinnvoll, welche den Zustand des hochrangigen und untergeordneten Straßennetzes als eher mangelhaft bewerten (Gamma: 0,37; p: 0,005 bzw. 0,31; p: 0,013). Genauso sehen gehäuft Fahrer, die ihre letzte Fortbildungseinheit besser bewerten, in einer Verstärkung von Weiterbildungsmaßnahmen eine sinnvolle Maßnahme zur Verbesserung der Verkehrssicherheit (Gamma: 0,37; p: 0,011).

Abbildung 51: Maßnahmen zur Verbesserung der Verkehrssicherheit



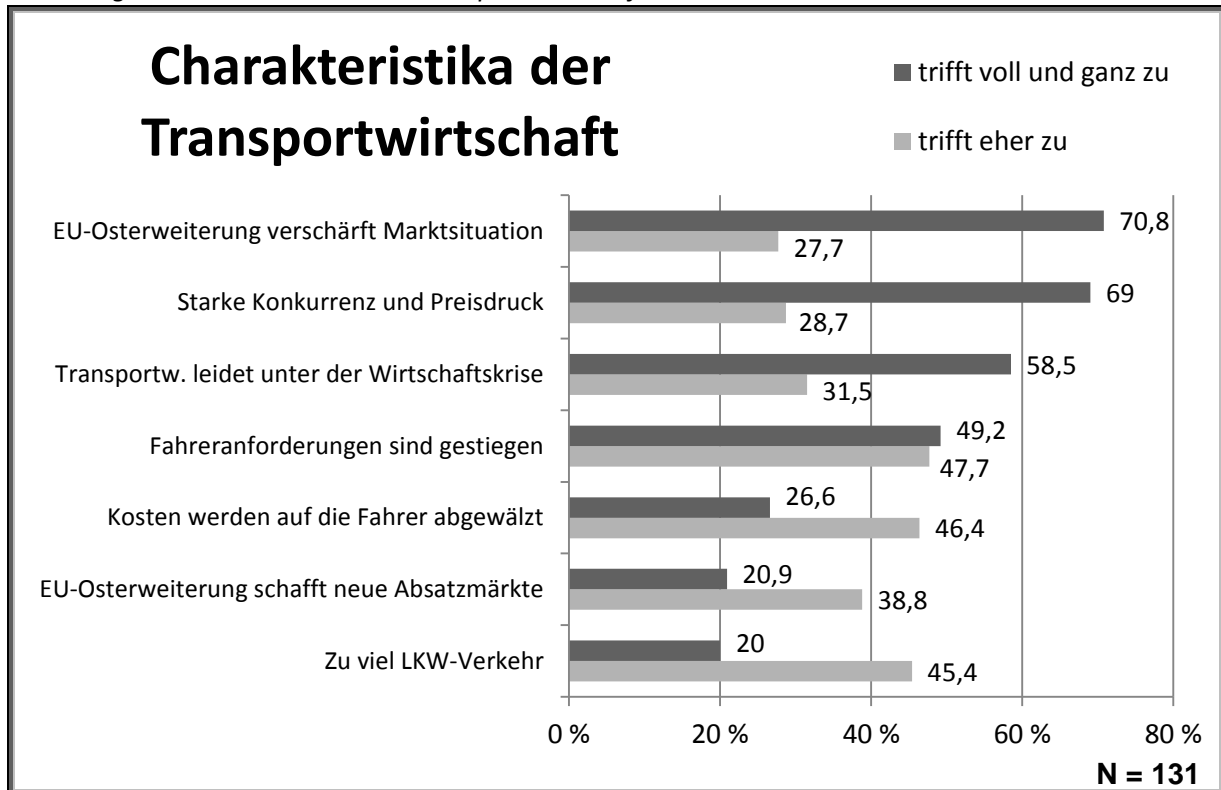
3.8 Die Transportwirtschaft

Neben dem direkten betrieblichen Umfeld beeinflussen auch gesamtwirtschaftliche und branchenspezifische Aspekte den Alltag der LKW-Fahrer. In diesem Abschnitt werden daher die Transportbranche und die Auswirkungen der jüngsten Wirtschaftskrise auf diese und die jeweiligen Betriebe der Fahrer erörtert.

3.8.1 Charakteristika der Transportwirtschaft

Mittels einer vierstufigen Skala (trifft voll und ganz zu, trifft eher zu, trifft eher nicht zu, trifft nicht zu) wurden in der vorliegenden Befragung einzelne Zuschreibungen an die Transportwirtschaft aus dem Blickwinkel der LKW-Fahrer analysiert. Dass in der Güterverkehrsbranche starke Konkurrenz und hoher Preisdruck vorherrschend sind, trifft für 69 % der Befragten ‚voll und ganz zu‘, wobei die EU-Osterweiterung die Marktsituation nach der Meinung von 70,8 % (trifft voll und ganz zu) der Fahrer weiter zuspitzt. Bei Hinzunahme der Kategorie ‚trifft eher zu‘ entspricht die Zustimmung bei diesen beiden Punkten nahezu 100 %. Der Großteil der Fahrer (96,9 % ‚trifft voll und ganz zu‘ und ‚trifft eher zu‘) bestätigt auch, dass die Anforderungen an die Fahrer gestiegen sind. 90 % der Befragten stimmen gänzlich oder eher zu, dass die Transportwirtschaft unter der zur Zeit der Befragung herrschenden Wirtschaftskrise leidet. Für 73 % der befragten Fahrer trifft eher oder zur Gänze zu, dass Kosten auf die Fahrer abgewälzt werden, für 65,4 %, dass zu viel LKW-Verkehr herrscht sowie für 59,7 %, dass die Osterweiterung auch neue Absatzmärkte für die heimische Transportwirtschaft schafft:

Abbildung 52: Charakteristika der Transportwirtschaft



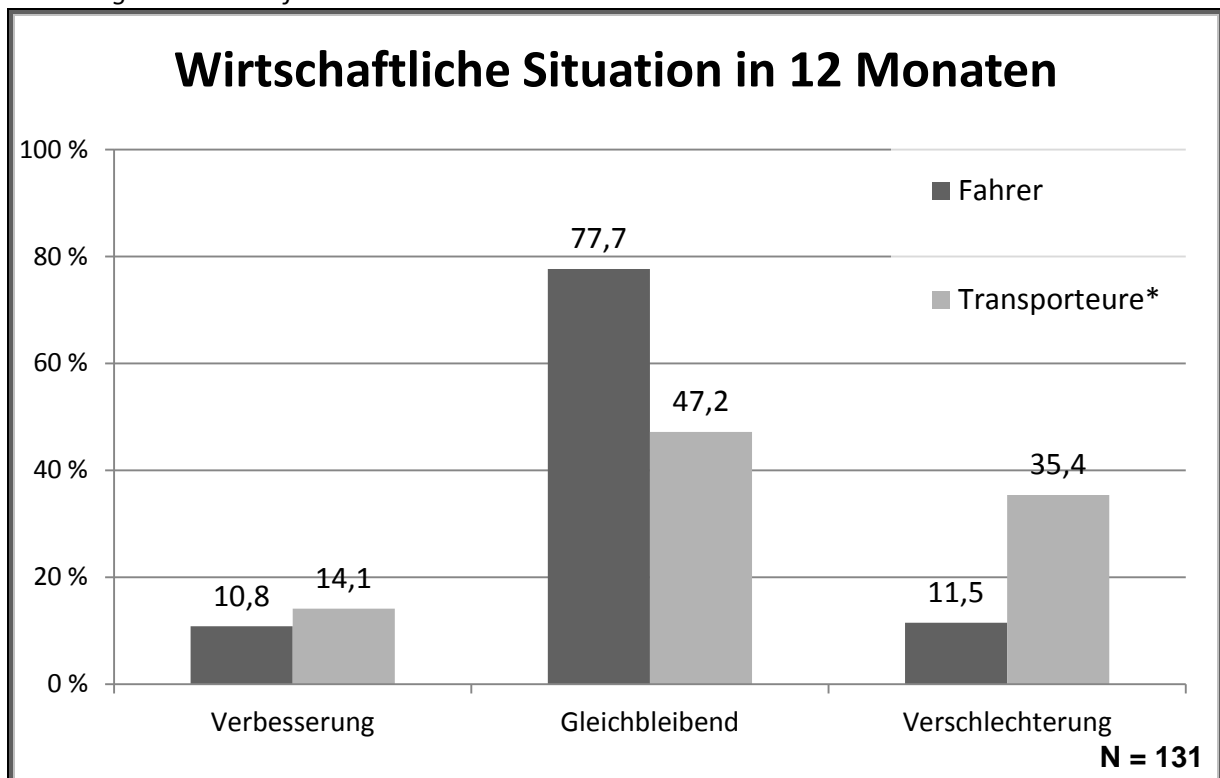
3.8.2 Die Wirtschaftskrise und ihre Auswirkungen

In zwei Fragestellungen wurden die befragten LKW-Fahrer dazu angehalten, die Lage der Transportwirtschaft zum Befragungszeitpunkt und im darauffolgenden Jahr einzuschätzen. 17,7 % der Fahrer bewerten die Situation der Güterverkehrsbranche zum Zeitpunkt der Befragung als ‚gut‘, 51,5 % als ‚mittelmäßig‘ sowie 30,8 % als ‚schlecht‘ oder ‚sehr schlecht‘. Für das folgende Jahr prognostizieren 13,8 % beziehungsweise 0,8 % der Befragten eine ‚gute‘ oder ‚sehr gute‘ wirtschaftliche Situation im Transportsektor. 53,1 % schätzen diese im Jahr 2011 als ‚mittelmäßig‘ ein, während 32,3 % mit einer weiterhin ‚schlechten‘ oder ‚sehr schlechten‘ Lage rechnen.

Somit gehen 10,8 % der Fahrer von einer Verbesserung der wirtschaftlichen Situation im Jahr 2011 aus. 77,7 % meinen, dass die Lage gleichbleiben wird, während 11,5 % von einer weiteren Verschlechterung ausgehen. Zum Vergleich wird eine Erhebung des Fachverbandes für das Güterbeförderungsgewerbe der Wirtschaftskammer Österreich unter 540 Mitgliedsbetrieben vom August 2010 (2010-II: 2, 3; An-

hang 170) herangezogen. Dort rechnen 14,1 % der befragten Transportunternehmer mit einer Verbesserung der Situation, 47,2 % mit einem Gleichbleiben, aber mehr als ein Drittel (35,4 %) mit einer Verschlechterung der wirtschaftlichen Verhältnisse in der Transportwirtschaft „*innerhalb der nächsten 12 Monate*“:

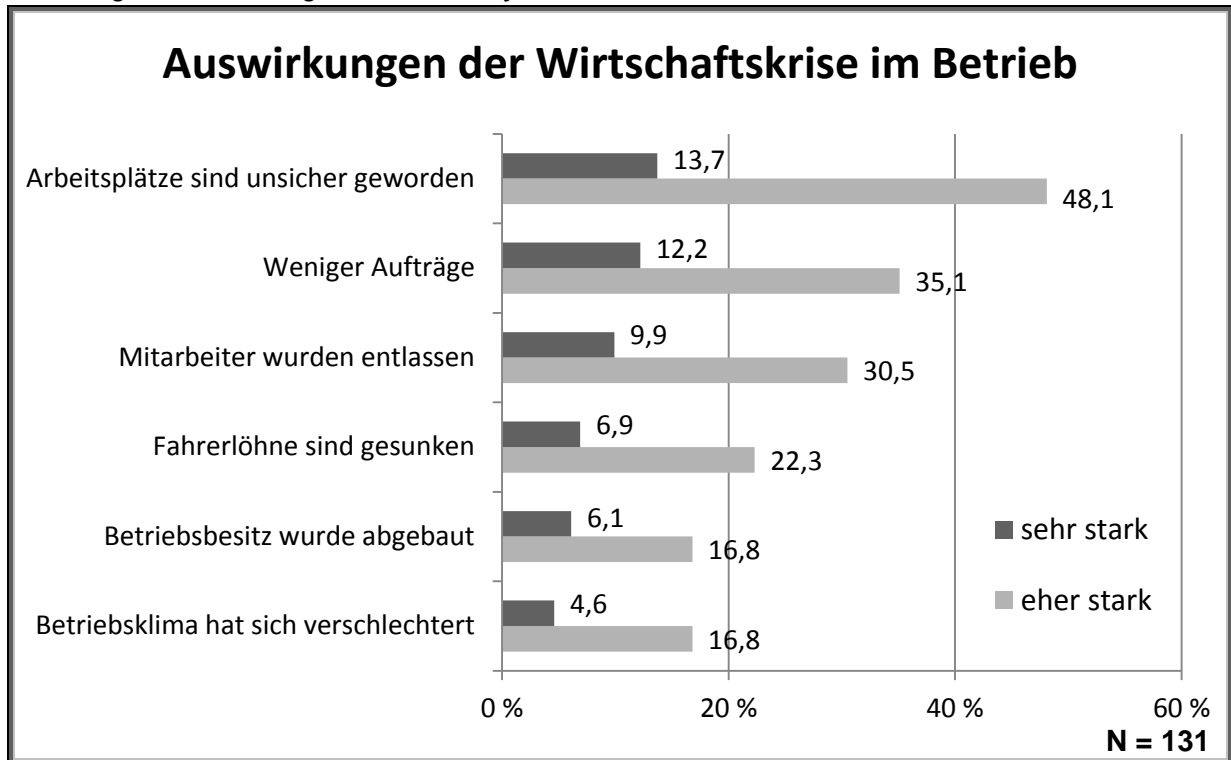
Abbildung 53: Wirtschaftliche Situation im nächsten Jahr



*Quelle: Fachverband für das Güterbeförderungsgewerbe, 2010-II: 2,3 (3,3 % weiß nicht, k. A.)

Anhand einer vierstufigen Skala (sehr stark, eher stark, ein wenig, gar nicht) wurden die Auswirkungen der Wirtschaftskrise in den Betrieben der LKW-Fahrer abgefragt. Dabei bemerken 61,8 %, dass ihre Arbeitsplätze sehr oder eher unsicher geworden sind, während es in den Betrieben von 40,4 % der Befragten zu einem sehr oder ‚eher starken‘ Abbau von Mitarbeitern kam. 47,3 % schildern, dass die Auftragslage ‚sehr stark‘ oder ‚eher stark‘ zurückgegangen ist. 29,2 % bemerken ein sehr oder ‚eher starkes‘ Sinken der Fahrerlöhne. Firmenbesitz wurde laut 22,9 % der Fahrer ‚eher stark‘ oder ‚sehr stark‘ abgebaut. Das Betriebsklima hat sich bei 21,4 % der Befragten im selben Ausmaß verschlechtert:

Abbildung 54: Auswirkungen der Wirtschaftskrise



Kapitel IV –Nachbetrachtung und Diskussion

Im theoretischen Teil des vorliegenden Beitrags wurde herausgearbeitet, dass das Belastungserleben und Verhalten in berufsalltäglichen Stresssituationen ein multifaktorielles Geschehen darstellt, welches zum einen von Inhalt und Umfeld der Tätigkeit sowie zum anderen von individuellen Merkmalen geprägt ist. Zwischen der persönlichen und beruflichen Domäne finden Rückkopplungsprozesse statt, wobei jede für sich Anforderungen stellt, aber auch Bewältigungsressourcen anbietet.

Mittels einer Befragung von 131 LKW-Lenkern zu den Arbeitsbedingungen, zu Fahrerfortbildung, Technik und Umwelt, anderen Verkehrsteilnehmern, Verkehrssicherheit und zur Transportwirtschaft wurden Erkenntnisse über äußere Einflussfaktoren auf das Belastungserleben und Verkehrsverhalten sowie über die wirtschaftliche Situation in der Transportsparte gesammelt. Im Anschluss daran wurden einzelne Ergebnisse der Studie den Arbeitgebern der LKW-Fahrer – den Frächtern – vorgelegt, um ihre Sichtweise bezüglich der langen Arbeitszeiten und der häufigen Überbeladung von LKW – was zu einem bestimmten Grad in ihrem Verantwortungsbereich liegt – einzufangen.

4.1 Frächterbefragung

Zum Abschluss der Studie konnten für eine qualitative Kurzbefragung im März 2011 zwei Frachtunternehmer, jeweils einer aus dem Nah- und Fernverkehrsbereich, gefunden werden, die auf Wunsch schriftlich zu den Fragestellungen Arbeitszeiten und Überbeladung Stellung genommen haben. Ein Überblick über die Fragestellungen und Statements der Frachtunternehmer findet sich im Anhang (166).

Die durchschnittliche Arbeitszeit der befragten Fernfahrer in dieser Studie liegt bis zu 14 Stunden über der berichteten Normalarbeitszeit unselbstständig beschäftigter Männer (vgl. Statistik Austria, 2010: 43). Überdies geben 41,3 % der LKW-Fahrer Arbeitszeiten über der zulässigen Höchstgrenze von 55 Stunden mit Bereitschafts-

diensten an. Während der im Nahverkehr operierende Frächter 2 das Zustandekommen dieser Zahlen negiert beziehungsweise diese geringer ansetzt: *„Diese Mehrarbeitszeit wird nicht erreicht (max. 5–8 Stunden)“*, weist Frächter 1 diese nicht explizit zurück: *„Aufgrund der gesetzlich erlaubten Fahrzeit werden höchstens 45 h pro Woche erreicht“* und führt diese einerseits auf die Branchensituation (*„Termin-druck“*) und andererseits auf *„Overreporting“* von den Fahrern zurück: *„Subjektiv empfindet der LKW-Fahrer auch, dass er zeitenweise ständig im LKW ist (auch in den Ruhezeiten)“*.

Ein Drittel der befragten Fahrer ist mehrmals im Jahr überbeladen unterwegs (vgl. 3.4.1). Frächter 2 wälzt die Verantwortung in dieser Sache auf die Fahrer ab. Der im Fernverkehr tätige Frächter 1 verweist abermals auf die Situation und Mentalität in der Transportsparte (*„... die Gier der Kunden ... die Gier der Frächter“*), wobei er als Hauptverantwortliche den Nahverkehrsbereich und *„Klein-LKW“* ausmacht: *„... Hier ist die Überbeladung wirklich vielleicht nur im Nahverkehr möglich“*. Die Unsicherheit, die in der Beantwortung dieser Frage zu erkennen ist, unterstreicht die Widersprüchlichkeiten in den Aussagen von Frächter 1. Das Schieben des Problems auf den Nahverkehrsbereich bestätigt das Vorhandensein dieser Probleme. Jedoch ist man – wohl aus Furcht vor wirtschaftlichen und rechtlichen Konsequenzen – nicht bereit, sich selbstkritisch mit diesen auseinanderzusetzen. Es wird deutlich, dass hier die Notwendigkeit vertiefender Untersuchungen besteht.

4.2 Zusammenfassung und Diskussion der Ergebnisse

Im Folgenden werden die empirischen Ergebnisse der vorliegenden Studie im Vergleich mit den Ergebnissen der Frächterbefragung und vorangehenden Studien eingehend besprochen.

4.2.1 Arbeitsbedingungen

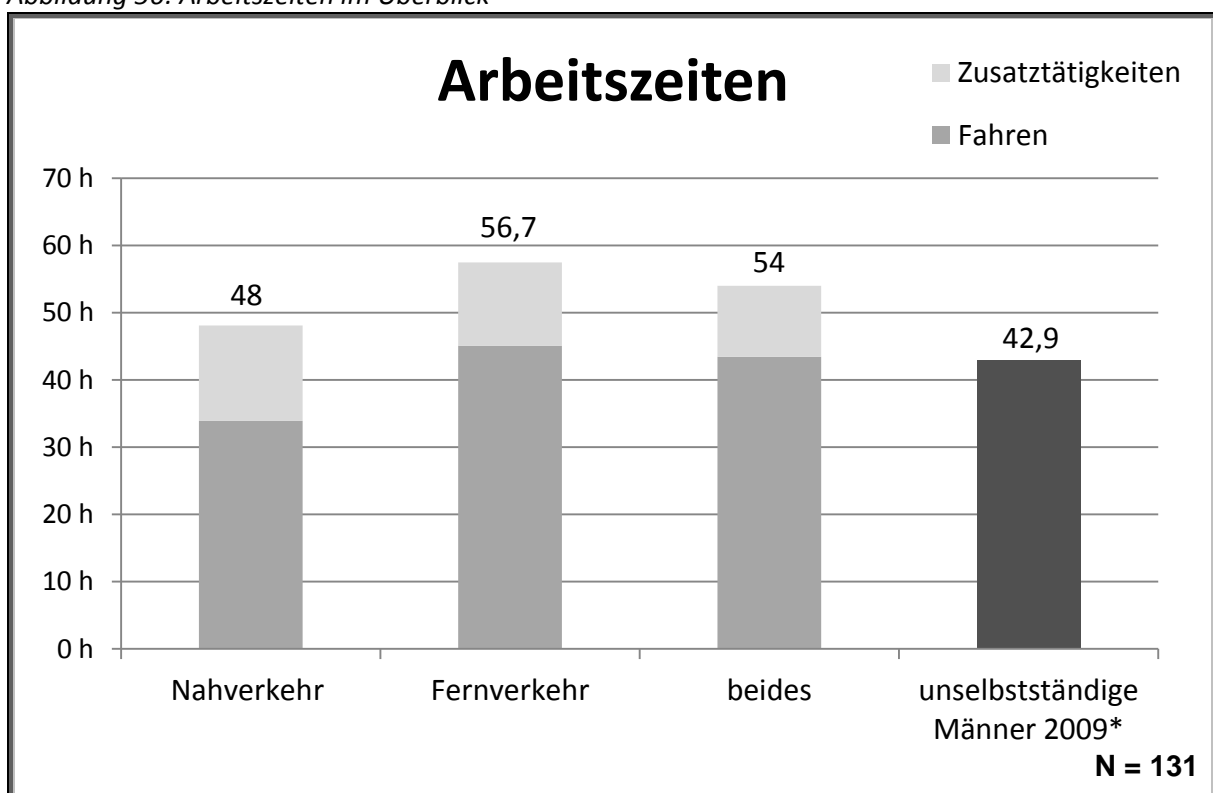
10,7 % der befragten LKW-Fahrer in der vorliegenden Auswertung geben an, Selbstständig zu sein. Zu dieser Gruppe gehören auch die sogenannten „neuen Selbstständigen“ (vgl. 3.2.1). Die Tätigkeit der neuen selbstständigen Fahrer entspricht dabei zum größten Teil einer unselbstständigen Beschäftigung, wobei „... *all jene arbeitsrechtlichen Vorschriften nicht zur Anwendung [kommen], mit denen speziell der persönlichen und wirtschaftlichen Abhängigkeit der Arbeitnehmer Rechnung getragen wird*“ (Wachter, 1984: 413, zit. nach Fink et al., 2005: 9). Aufgrund eines größtenteils fehlenden Kündigungsschutzes sehen sich „neue Selbstständige“ – ebenso wie aktiv mitarbeitende Unternehmer – vermehrt Wettbewerbsdruck ausgesetzt. Infolgedessen stellen organisatorische „*Erfordernisse der wirtschaftlichen Existenzsicherung*“ bei selbst- und „scheinselbstständigen“ Fahrern eine zusätzliche Belastungsquelle neben den Fahraufgaben dar (vgl. Schäfer/ Steininger, 1989: 71, zit. nach Florian, 2006: 48).

77,7 % der Fahrer erhalten einen fixierten Lohn oder einen Grundlohn mit leistungsbezogenen Provisionen. 7,7 % der Befragten geben an, ihre Einkünfte auf Basis ihrer Selbstständigkeit zu beziehen. 14,6 % der Studienteilnehmer werden nach ihren Angaben ausschließlich leistungsgebunden bezahlt, was vor allem bei Kilometer- oder Mengenentgelten unter Umständen, z. B. nach „toten Zeiten“, zu einem verstärkten Leistungsdruck führen und zum eigenmächtigen Übertreten von Arbeits- und Verkehrsnormen animieren kann (vgl. 2.2.2). In Österreich ist jedoch seit April 2007 die Entlohnung nach Fahrstrecke oder Gütermenge verboten, um „keinen ökonomischen Anreiz zu Lasten der Sicherheit“ zuzulassen. Erlaubt sind weiterhin Stück- oder Mengenentgelte, welche die Sicherheit nicht beeinträchtigen (Arbeiterkammer Tirol). In den Oststaaten hingegen sind Kilometergelder tendenziell noch stärker verbreitet. In einer Studie des Österreichischen Instituts für Raumplanung und der Arbeiterkammer aus dem Jahr 2005 wird ein Viertel der befragten Lenker aus den Oststaaten auf diese Art bezahlt (Leodolter et al., 2005: 2). 12,8 % der in Österreich tätigen Fahrer, aber vier der sechs in Osteuropa beschäftigten Fahrer in dieser Stichprobe geben an, ausschließlich leistungsgebunden bezahlt zu werden.

Als besonderer Problempunkt werden in vorangehenden Studien stets die langen und unregelmäßigen Arbeitszeiten der LKW-Fahrer hervorgehoben. In dieser Studie

wurde unter allen befragten Fahrern eine durchschnittliche Wochenarbeitszeit von 52,6 gemessen. Im Fernverkehrsbereich liegt sie bei 56,7 Stunden, im Nahverkehr bei 48 Stunden und bei den Fahrern die sowohl im Nah- als auch im Fernverkehr tätig sind bei 54 Stunden. Insgesamt gibt in dieser Stichprobe jeder dritte Fahrer (insgesamt 35,7 %) eine übliche Wochenarbeitszeit von 60 und mehr Stunden an. Bei den befragten Fernfahrern liegt die durchschnittliche Wochenarbeitszeit um bis zu 14 Stunden höher als die Normalarbeitszeit/Woche unselbstständig beschäftigter Männer in Österreich 2009 (42,9 Stunden, vgl. Statistik Austria, 2010: 43):

Abbildung 56: Arbeitszeiten im Überblick



*Normalarbeitsstunden unselbstständig beschäftigter Männer Österreich 2009, Quelle: Statistik Austria, 2010: 43

Wie in 3.2.3 erörtert, werden hier somit von einigen Fahrern in dieser Studie Arbeitszeiten angegeben, die über dem erlaubten Höchstmaß liegen. Da die berichtete Häufigkeit von Problemen der Fahrer, die vorschriftsmäßigen Ruhezeiten einzuhalten, statistisch signifikant mit steigenden Arbeitszeiten anwächst, ist zu erwarten, dass beim Übertreten der Arbeitszeitnormen die verpflichtenden Ruhezeiten nicht immer konsistent eingehalten werden können.

Während der im Fernverkehr operierende Frächter 1 neben den Bedingungen in der Transportbranche auch „Overreporting“ von den Befragten für das Zustandekommen dieser Werte verantwortlich macht (vgl. 4.1), finden sich in vorangehenden Studien noch höhere Werte. Bei Fastenmeier et al. wird in Deutschland im Jahr 2002 (11) eine durchschnittliche Gesamtarbeitszeit, bei einem höheren Fernfahreranteil in der Stichprobe¹², von 62 Stunden/Woche gemessen. Ebenfalls in Deutschland wird bei Evers im Jahr 2009 (161) ein Wert von 63,5 Wochenstunden ermittelt, wobei auch dort der Fernfahreranteil¹³ bedeutend höher liegt als in dieser Befragung¹⁴. Während in der vorliegenden Auswertung die durchschnittlichen Wochenarbeitszeiten, Nachtarbeits- und Fahrzeiten der Fernfahrer signifikant höher liegen als im Nahverkehrsreich, berichten allerdings auch einzelne im Nahverkehr tätige Fahrer Arbeitszeiten über 60 Stunden in einer gewöhnlichen Arbeitswoche.

Abermals werden bei den Fernfahrern die höchsten durchschnittlichen Nachtarbeitsstunden pro Woche gemessen. Dort wird mit 13,5 Stunden im Schnitt bis zu 6 Stunden länger in der Nacht gearbeitet als im Nahverkehr mit 7,6 Stunden. Insgesamt 58,4 % der befragten Fahrer arbeiten regelmäßig in der Nacht, wobei 29,6 % der Studienteilnehmer mindestens ein Viertel ihrer Arbeitszeit nachts tätig sind.

Die Nebentätigkeiten sind aus Sicht des Belastungserlebens ambivalent einzuschätzen – sie können entweder als Belastung oder als „willkommene Abwechslung“ gesehen werden (vgl. Florian, 2006: 44), u. a. abhängig vom Inhalt, dem Ausmaß der körperlichen Beanspruchungen sowie von zeitlichen und intraindividuellen Dispositionen. Auch mit zunehmendem Alter werden physische und psychische Belastungen aus dem Arbeitsalltag verstärkt wahrgenommen (vgl. 1.1.4). Der Anteil von Nebentätigkeiten an der Gesamtarbeitszeit ist bei Fahrern, die überwiegend im Nahverkehr tätig sind, gegenüber Fernfahrern und Lenkern, die gleichermaßen in beiden Bereichen aktiv sind, signifikant erhöht.

Neben den zeitlichen Beanspruchungen und ihren Folgen, wie soziale Belastungen durch die Abwesenheit von Heim und Familie, bewirken lange Arbeitszeiten auch ein häufigeres Auftreten von Müdigkeit am Steuer (vgl. 3.7.2) und vermehrte Aggressionen gegenüber anderen Verkehrsteilnehmern bei Fahrfehlern und Behinderungen

¹² Bei Fastenmeier et al. (2002: Anhang 2, 10) beträgt der Anteil an Fernfahrern (ab 80 km) 90,1 %, N = 2988

¹³ Bei Evers (2009: 162) liegt der Fernfahreranteil (ab 150 km) bei 80,1 %, N = 555

¹⁴ Der Fernfahreranteil (ab 80 km) in dieser Stichprobe beträgt 34,4 % (vgl. 3.2.1)

(vgl. 3.5.2). Ebenso begünstigt ein eher konfliktgeladenes Betriebsklima Aggressionen gegenüber anderen Verkehrsteilnehmern. „Müdigkeitsneigung“ und „Aggression“ sind Faktoren des „*Driver Stress Inventory*“ (DSI) nach Matthews et al. (1996; 1997 - vgl. 1.3). Es kann somit auch hier gezeigt werden, dass Müdigkeit beim Fahren und Aggressionen gegenüber anderen Verkehrsteilnehmern als Teil des DSI-Konstrukts „*Anfälligkeit für Fahrstress*“ von einzelnen Aspekten der Arbeitsbedingungen beeinflusst werden (vgl. dazu Evers, 2009: 237; Abschnitt 2.1.1).

Eine weitere Dimension zeitlicher Belastungen stellt der Zeitdruck dar, mit dem LKW-Fahrer aufgrund der Beschaffenheit ihrer Tätigkeit häufig konfrontiert werden. Bis zu 90 % der Fahrer sehen diesen als sehr oder ‚eher gefährlich‘ an (vgl. 3.7.2). Zeitdruck wird von bis zu 60 % der Fahrer als Grund für das Nicht-Zustandekommen einer vorschriftsmäßigen Ladungssicherung angeführt (vgl. 3.41). Des Weiteren hindert dieser 40,2 % der Fahrer gelegentlich daran, die Ruhezeiten einzuhalten.

Das Arbeitsklima in ihrem Betrieb beschreiben 82 % der Fahrer als „sehr entspannt“ oder „eher entspannt“. Druck von Vorgesetzten wird von rund einem Viertel „sehr oft“ oder „eher öfter“ wahrgenommen, während dies vonseiten der Kunden und Auftraggeber von einem Drittel der Befragten berichtet wird (vgl. 3.2.4). Diese Befunde legen nahe, dass „*negative Aspekte des Arbeits- und Betriebsklimas*“ zum größten Teil aus dem spezifischen Kontext der Transportbranche, weniger jedoch von „*zwischenmenschlichen Konflikten*“ herrühren (vgl. Evers, 2009: 66). Druck von Kunden und Versandparteien, meist in Form von Zeitdruck, ist ein bedeutender Belastungsfaktor, der Fahrfehler provozieren (siehe 2.1.1) und zum Übertreten von Arbeits- und Verkehrsnormen nötigen kann. Ein positives Betriebs- und Arbeitsklima hingegen bietet im Sinne des transaktionalen Stressmodells Ressourcen zur Belastungsbewältigung an.

4.2.2 Fahrerfortbildung

Bis 2014 wird die regelmäßige Fahrerfortbildung für alle österreichischen LKW-Fahrer zu einem festen Bestandteil ihres Berufslebens. Dazu werden bzw. wurden auch in den Nachbarländern die Gesetze an die EU-Norm angeglichen, sodass sich

Fahrerqualifikationen im gemeinschaftlichen Transportraum längerfristig angleichen werden. Generell ist die Durchdringung von Fahrerfortbildungsmaßnahmen unter den befragten Fahrern bereits jetzt sehr hoch. 85,7 % der LKW-Fahrer in dieser Stichprobe haben mindestens einmal an Fortbildungskursen teilgenommen, während bei Fastenmeier et al. in Deutschland im Jahr 2002 noch rund 45 % der Fahrer niemals Weiterbildungsmaßnahmen in Anspruch genommen haben (vgl. Fastenmeier et al., 2002: Anhang 2, 1). Insgesamt werden die Weiterbildungsmaßnahmen von den Befragten gut angenommen. Zwei Drittel der Studienteilnehmer bewerten diese als ‚sehr gut‘ oder ‚gut‘, nur 1 % vergibt die Note ‚ausreichend‘ oder ‚ungenügend‘.

In einem Experten-Workshop bei Evers (2009: 260ff) wird eine verstärkte Behandlung der Themen „*Stress und Belastung*“ und „*Sozialvorschriften*“ gefordert. „*Das Ziel sollte dabei sein, dass die Fahrer Wissen erwerben und Techniken entwickeln, besser und sicherheitsorientierter mit Belastungen und Stress umzugehen*“ (Evers, 2009: 261). Darüber hinaus wird eine Einbindung der Unternehmen, insbesondere der „*Disponenten und Verloader*“, in den Weiterbildungsprozess gefordert. Diese sollen für die „*Probleme und Belastungen der LKW-Fahrer sensibilisiert werden*“ (Evers, 2009: 262).

4.2.3 Fahrzeugmängel

Der am häufigsten berichtete Fahrzeugmangel in der Stichprobe sind überladene Fahrzeuge. 9,2 % der Fahrer berichten, ‚mehrmals im Monat‘ überladen unterwegs zu sein. Bei weiteren 24,5 % der Befragten kommt dies ‚mehrmals im Jahr‘ vor. Aus der Perspektive der Verkehrssicherheit sind dieses sehr häufige Auftreten von Überladung und ihre Auswirkungen auf das Fahrverhalten und Bremswege des Fahrzeugs sehr bedenklich. Der im Fernverkehr operierende Frächter 1 erkennt die Gründe für häufig überladene LKW in der Situation der Transportwirtschaft („... *die Gier der Kunden ... die Gier der Frächter*“) und schiebt die Hauptverantwortung dem Nahverkehr und „Klein-LKW“ zu. Frächter 2 sieht die Zuständigkeit über die Beladung gänzlich beim Fahrer (vgl. 4.1). 18,3 % der Studienteilnehmer wurden von ihren Vorgesetzten zum Übertreten von Beladungsvorschriften angehalten (vgl. 3.6.1).

In einer Untersuchung von Schieder et al. (2002, zit. nach Fastenmeier et al., 2002: 21) von über 2.000 LKW wurde nur bei rund einem Viertel der Fälle eine korrekte Ladungssicherung festgestellt. In dieser Studie geben 5,4 % der Fahrer an, dass ihr Frachtgut ‚mehrmals im Jahr‘ oder ‚mehrmals im Monat‘ mangelhaft gesichert ist. Bei der Beantwortung dieser Frage ist, Fastenmeier et al. (2002: 21) folgend, der Wissensstand der Befragten über Ladesicherungsvorgänge, aber auch soziale Erwünschtheit, das Verbergen oder Beschönigen einer Tatsache unter bestimmten „*Konsequenzbefürchtungen*“ (vgl. Schnell et al., 2008: 355), von Bedeutung.

4.2.4 Umweltbelastung durch den LKW-Verkehr

Die Transportleistung im Straßengüterverkehr hat von 1990 bis 2008 sehr stark zugenommen. Dabei wuchs der Straßentransport stärker als die Bahn und der Transport über Wasserwege (vgl. Anderl et al., 2010: 116). 2008 wurden 42,5 % der Treibhausgasemissionen im Straßenverkehr vom Güterverkehr verursacht. Insgesamt entsprach der Anteil des Güterverkehrs an den Gesamtemissionen im selben Jahr 10,6 %, jener des Personenverkehrs lag bei 14,4 % (Anderl et al., 2010: 109). Aufgrund der höheren Auslastung der „*schweren Nutzfahrzeuge*“, des vermehrten Einsatzes von Biokraftstoffen sowie effizienteren und umweltschonenderen Fahrzeugen ist gleichzeitig der Ausstoß an Treibhausgasen nicht ganz so stark gestiegen. Aufgrund des zur Zeit der Erhebung herrschenden konjunkturellen Einbruchs sind die Fahrleistung und somit die Treibhausgasemissionen zurückgegangen, wobei bei Konjunkturerholung mit einem Wiederanstieg zu rechnen ist (vgl. Anderl et al., 2010: 43, 116ff).

Die Straßenmaut ist in Österreich an die EURO-Schadstoffklassen (siehe 3.4.4) gekoppelt. Dies führt allerdings laut Greenpeace nicht zu einem Rückgang des Transportaufkommens, sondern bloß zum vermehrten Einsatz neuer LKW. Darüber hinaus wird die weiterhin fehlende Berücksichtigung des bedeutendsten Treibhausgases CO₂ in den EURO-Klassen kritisiert (Greenpeace, 2007).

Die befragten Fahrer in dieser Studie sind in Hinblick auf die Umweltbelastung durch den LKW-Verkehr zweigeteilter Meinung: 44,5 % sehen diesen als ‚sehr belastend‘

oder ‚eher belastend‘, während 55,5 % den LKW-Transport als ökologisch ‚eher nicht belastend‘ oder ‚nicht belastend‘ einschätzen. Die Ergebnisse aus den Intensivinterviews lassen erkennen, dass unter einzelnen Fahrern in diesem Hinblick ein großes Vertrauen in den technischen Fortschritt herrscht.

4.2.5 Andere Verkehrsteilnehmer

Vor allem PKW-Fahrer empfinden das hohe Gütertransportaufkommen und LKW sehr häufig als Bedrohung (vgl. Ellinghaus/ Steinbrecher, 2002, zit. nach Evers, 2009: 13). Auf der anderen Seite schreibt eine Vielzahl der befragten LKW-Fahrer den PKW-Lenkern gefährliches Fahrverhalten zu. Über 75 % der Studienteilnehmer beobachten ‚sehr oft‘ oder ‚öfters‘ riskante Überholmanöver, dichtes Auffahren, Drängeln, knappe Spurwechsel und überhöhte Geschwindigkeiten von PKW-Lenkern (vgl. 3.5.1).

Bei den Verhaltensweisen von LKW-Fahrern stellt sich das Einhalten knapper Sicherheitsabstände als am kritischsten heraus: 96,9 % der Befragten empfinden dieses als ‚sehr gefährlich‘ oder ‚eher gefährlich‘, wobei 64,1 % der Studienteilnehmer ‚sehr oft‘ oder ‚öfters‘ knappe Sicherheitsabstände bei anderen LKW-Fahrern beobachten. Ferner zeigt sich in dieser Fragestellung eine teilweise problematische Einstellung zu Sicherheitsgurten unter den LKW-Fahrern: 60,9 % der Befragten beobachten ‚sehr oft‘ oder ‚öfters‘ das Fahren ohne Sicherheitsgurt bei anderen Fahrern. Dieses Verhalten wird jedoch von einem Drittel der LKW-Fahrer als ‚ungefährlich‘ oder ‚eher ungefährlich‘ eingeschätzt (vgl. 3.5.1).

Neben PKW und LKW wurden in der vorliegenden Befragung auch andere Straßenbenutzer in den Fokus genommen (siehe 3.5.2). 29 % der Fahrer berichten dabei ‚sehr oft‘ von Problemen mit Moped-Autos, 26,7 % mit Fahrrädern und 20,6 % mit Fußgängern. Etwas weniger kritisch werden mopeds und Motorräder sowie Traktoren und Einsatzfahrzeuge (jeweils 9,2 % ‚sehr oft‘) gesehen, während Busse (2,3 %) die wenigsten Fahrer vor häufige Probleme stellen. In einer offenen Fragestellung zu den schwerwiegendsten Problemen mit anderen Straßenbenutzern ohne PKW betreffen die häufigsten Rückmeldungen Fahrräder, Unachtsam- und Rücksichtslosig-

keit und Fehleinschätzungen sowie Fußgänger. Zwischen Fahrradfahrern sowie Fußgängern und LKW-Lenkern ist zweifellos ein sehr großes Konflikt- und Gefahrenpotential vorhanden, das in den Intensivinterviews (vgl. 2.2.2) nicht erwähnt wurde. Gegenüber Fußgängern, Fahrradfahrern und Moped-Autos kommen die höhere Geschwindigkeit sowie die große Masse eines LKWs zum Tragen. Darüber hinaus weisen mehrere Befragte auf die Problematik der toten Winkel bei LKW (*„langer toter Winkel beim Abbiegen mit dem Sattelzug“*) hin (vgl. Anhang 105). In einer Studie des ADAC in Deutschland für das Jahr 2009 sind viele Unfälle zwischen LKW und Fahrradfahrern sowie Fußgängern im Ortsbereich Abbiegeunfälle, *„... bei denen der LKW-Fahrer den Fußgänger bzw. Fahrradfahrer übersieht, mit schweren bis schwersten Verletzungen bei den schwachen Verkehrsteilnehmern“* (ADAC: 1). Auf EU-Ebene wurde darauf 2007 mit einer Richtlinie reagiert, womit verbesserte Rückspiegel mit einem größeren Sichtbereich bei Neuzulassungen verpflichtend sind und bei bestehenden Fahrzeugen nachgerüstet werden müssen¹⁵.

Insgesamt werden von den befragten LKW-Fahrern sehr viele Probleme mit anderen Verkehrsteilnehmern aufgeworfen. Darüber hinaus sind 60 % der Befragten der Meinung, dass sich andere Verkehrsteilnehmer ‚eher rücksichtslos‘ oder ‚sehr rücksichtslos‘ gegenüber LKW-Fahrer verhalten. Über 40 % der Studienteilnehmer berichten zudem ‚sehr oft‘ oder ‚öfters‘, mit Aggressionen auf subjektiv empfundenes Fehlverhalten anderer Verkehrsteilnehmer zu reagieren. Bei nur rund 15 % der Befragten kommt dieses Verhalten ‚selten‘ oder ‚nie‘ vor.

4.2.6 Verkehrssicherheit

Bezüglich des Anlegens der Sicherheitsgurte beim LKW-Fahren wurden bereits in vorangehenden Studien beunruhigende Ergebnisse dargelegt. In der vorliegenden Auswertung gibt mit 27,7 % ein beträchtlicher Teil der Befragten an, den Sicherheitsgurt ‚selten‘ zu benutzen. Weitere 7,7 % geben zu, diesen nie anzulegen (vgl. 3.7.1). Bei Fastenmeier et al. zeigt sich 2002 (19), bei gleichlautender Fragestellung, ein

¹⁵ Richtlinie 2007/38/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 11. Juli 2007 über die Nachrüstung von in der Gemeinschaft zugelassenen schweren Lastkraftwagen mit Spiegeln http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/site/de/oj/2007/l_184/l_18420070714de00250028.pdf 11.5.2011

noch bedenklicheres Bild. Dort legen 29 % bzw. 24 % der Befragten ‚selten‘ und ‚nie‘ den Rückhaltegurt an. Rund 60 % der Befragten in dieser Auswertung beobachten ‚sehr oft‘ und ‚eher öfters‘ das Fahren ohne Gurt bei anderen LKW-Fahrern. Bei zusätzlicher Berücksichtigung eines bestimmten Einflusses von sozialer Erwünschtheit zeigt sich damit auch weiterhin, dass die Einstellung zum Anlegen des Sicherheitsgurtes unter einem nicht geringen Teil der LKW-Fahrer besorgniserregend bleibt. Davon sind in dieser Stichprobe auch ältere Fahrer nicht auszunehmen.

Bei Fastenmeier et al. (2002: 20) begründen die Fahrer dieses Verhalten mit „*mangelndem Tragekomfort und Störungen im Betriebsablauf*“, aber auch mit dem Gefühl, ohne Gurt sicher zu sein. Auch in dieser Auswertung kann ein vermeintliches Sicherheitsgefühl bei den LKW-Fahrern vernommen werden: über ein Drittel der Fahrer sieht das Fahren ohne Rückhaltegurt als ‚ungefährlich‘ oder ‚eher ungefährlich‘, wobei dies vermehrt jene Befragten tun, welche den Gurt seltener benutzen (Gamma: 0,53; p: <0,001). In einer Einzelfallanalyse von 143 Unfällen mit LKW-Beteiligung von Gwehenberger et al. wird ein „*sicherer Nutzen*“ in rund 53 % der Fälle und ein „*wahrscheinlicher Nutzen*“ in ca. 75 % der Fälle erwartet. Im LKW wie im PKW schützt der Sicherheitsgurt den Fahrer vor dem Aufprallen auf das Lenkrad, den Armaturenbereich und die Frontscheibe oder dem Herausschleudern aus dem Fahrzeug (vgl. Gwehenberger et al., 2002, zit. nach Fastenmeier et al., 2002: 19). Bezüglich der Weiterbildungsmaßnahmen merken Fastenmeier et al. (2002: 20) an, dass es offenbar nicht gelingt, „*die Fahrer zur Gurtbenutzung zu motivieren*“. In der vorliegenden Stichprobe findet sich sogar ein negativer Zusammenhang zwischen der Häufigkeit der Teilnahme an Fortbildungskursen und der Häufigkeit der Sicherheitsgurtverwendung (Assoziationsmaß Gamma: -0,23; p: 0,034).

Generell ist in Österreich die Unfallbeteiligung von schweren LKW (über 3,5 t) zwischen 2007 und 2010 um 18,4 % gesunken (Statistik Austria, 2011), wobei hier der Konjunkturunbruch und der Rückgang im Transportaufkommen eine entscheidende Rolle spielen kann. Im Gegensatz dazu nahm bedauerlicherweise die Rate der Getöteten bei Unfällen mit LKW zwischen 2009 und 2010 um 23,2 % zu (Statistik Austria, 2011). Dabei sind LKW dem österreichischen Verkehrsclub VCÖ zufolge vor allem für die anderen Verkehrsteilnehmer tödlich. Von 101 getöteten waren 2010 nur 7 Insassen eines LKWs (VCÖ 2011-I). Ein Drittel der befragten Fahrer in dieser Stichprobe war mit einem LKW an Verkehrsunfällen mit Sachschäden beteiligt. Bei knapp

10 % der Fahrer kam es zu Personenschäden. Die restlichen 57 % der Fahrer geben an, bisher noch nie an Unfällen mit einem LKW beteiligt gewesen zu sein. Bei dieser Fragestellung liegt – wie auch bei der Müdigkeit am Steuer, von welcher in dieser Stichprobe eher selten berichtet wird (vgl. 3.7.1) – ein bestimmter Einfluss von sozialer Erwünschtheit nahe.

Maßnahmen zur Erhöhung der Verkehrssicherheit im Güterverkehr werden von den meisten Befragten (über 70 % ‚trifft voll und ganz zu‘ und ‚trifft eher zu‘) in einer besseren Logistik, länderübergreifenden Gesetzen, neuer Fahrzeugtechnik, einer verbesserten Fahrerausbildung, besserem Straßenausbau und in mehr Weiterbildungsmaßnahmen gesehen. Vermehrte Kontrollen werden im Vergleich von nur rund einem Viertel der Fahrer als nützlich erachtet (vgl. 3.7.3), wobei es im Verkehr traditionell Akzeptanzprobleme bei Kontrollen gibt (vgl. Risser, 2007: 52). Auf der anderen Seite mangelt es aus Sicht der Experten bei Evers (2009: 262) teilweise an der konsequenten Umsetzung der Transport- und Sozialvorschriften. So wird ein Ausbau der Überwachung mit dem Einsatz von spezialisiertem Personal an Brennpunkten wie Ladungssicherung, Sicherheitsgurtnutzung und Lenk- bzw. Ruhezeiten sowie eine Verstärkung von Betriebskontrollen gefordert. Ferner wird die besondere Bedeutung einer *„europaweit einheitlichen Kontrollpraxis“* hervorgehoben (Evers, 2009: 263).

Als weitere Möglichkeit, die Verkehrssicherheit zu steigern, werden von den Experten sogenannte *„Fahrer-Stammtische“* und *„Logistik-Arbeitskreise“* angeführt, in welchen das gegenseitige Verständnis gefördert und logistische Abläufe gemeinsam geplant werden können (Evers, 2009: 262).

Der vermehrte Einsatz von aufeinander abgestimmten Fahrassistenzsystemen (vgl. Evers, 2009: 262), obwohl diese von den Befragten im Vergleich zu anderen technischen Einrichtungen nicht so gut angenommen werden oder bekannt sind (siehe 3.4.2), kann eine Steigerung der Verkehrssicherheit, im Besonderen eine Verbesserung der Problematik um zu knappe Sicherheitsabstände von LKW-Fahrern, bewirken. Bezüglich infrastruktureller Maßnahmen wird von den Experten im Besonderen der Ausbau von Rastplätzen für LKW gefordert (Evers, 2009: 264). Es zeigt sich, dass der Bedarf an Rastplätzen nicht flächendeckend erfüllt ist. Ein Viertel der befragten Fahrer in der Stichprobe gibt an, gelegentlich aufgrund mangelnden Parkraumes Schwierigkeiten beim Einhalten der Ruhezeiten zu haben. Bei einer Erholung

der wirtschaftlichen Lage wird der Bedarf an LKW-Stellplätzen weiter ansteigen beziehungsweise, so Deußner und Kaucic (2010: 8), wieder das Niveau vor der Krise erreichen oder übertreffen.

4.2.7 Die Transportwirtschaft und die Wirtschaftskrise

Das Transportgewerbe wird von beinahe allen Fahrern (97,7 % ‚trifft voll und ganz zu‘ und ‚trifft eher zu‘) in dieser Stichprobe als Branche charakterisiert, welche von großem Konkurrenz- und Preisdruck bestimmt wird (vgl. 3.8.1). Ebenso besteht ein breiter Konsens unter den Befragten (98,5 %), dass die Ostöffnung der Europäischen Union eine weitere Verschärfung der Lage mit sich bringt. Auch in den Intensivinterviews sehen mehrere Befragte die heimische Transportsparte durch das niedrigere Preisniveau in den östlichen EU-Staaten bedroht. Auf der anderen Seite glauben bis zu 60 % der Studienteilnehmer, dass die Osterweiterung neue Absatzmärkte für lokale Transportunternehmen schafft. Für die meisten Befragten (96,9 %) steht fest, dass die Anforderungen an LKW-Fahrer gestiegen sind. Das zunehmende Verkehrsaufkommen und Weiterentwicklungen in der Fahrtechnik, der Informationstechnologie und bei Navigationssystemen führt laut Reimann (1983: 17, zit. nach Florian, 2006, 42; Abschnitt 1.1.1) zu einer Verschiebung des Tätigkeitsprofils vom physiologischen in den „*psycho-mentalen*“ Bereich. Daneben kann die neu geschaffene gesetzliche Verpflichtung zu Fortbildungsmaßnahmen bei dieser Einschätzung eine Rolle spielen. Ein geringerer, aber weiterhin beträchtlicher Teil der Fahrer (73 % ‚trifft voll und ganz zu‘ und ‚trifft eher zu‘) beklagt, dass Kosten auf die Fahrer abgewälzt werden. Rund 65 % sind der Meinung, dass allgemein zu viele LKW auf den Straßen unterwegs sind.

Die jüngste Wirtschaftskrise, die 2007 mit dem Zusammenbruch des Immobilienmarktes in den USA begann, ist seit 2008 auch in der heimischen Transportbranche zu spüren. Im darauffolgenden Jahr wurde diese von starken Konjunkturerinbrüchen erfasst (vgl. 1.1.3). Die Frachten sind um 20–60 % zurückgegangen, ebenso haben sich die Angebotspreise im Jahr 2009 um 30–50 % reduziert. Am stärksten war davon der grenznahe Fernverkehr betroffen (vgl. Fachverband für das Güterbeförde-

rungsgewerbe, zit. nach Biehl et al., 2010: 6). Auch im Jahr 2010 setzte sich die Stagnation am Transportmarkt fort. Der Obmann des Fachverbandes der österreichischen Transporteure KR Wolfgang Herzer sieht das Transportgewerbe in Österreich „mitunter am stärksten“ von der Wirtschaftskrise betroffen (Fachverband für das Güterbeförderungsgewerbe, 2010-II: 2; Anhang 170). Ferner stellen die weiterhin steigenden Treibstoffpreise eine zusätzliche Belastung für die Transportunternehmen dar (vgl. Fachverband für das Güterbeförderungsgewerbe, zit. nach Biehl et al., 2010: 6).

Zum Befragungszeitpunkt März bis August 2010 berichten über 60 % der Studienteilnehmer, dass in ihren Betrieben die Arbeitsplätze unsicher geworden sind (vgl. 3.8.2). Mit 47,3 % gibt knapp die Hälfte der LKW-Fahrer an, dass sich die Auftragslage ‚sehr stark‘ oder ‚eher stark‘ verschlechtert hat. In den Firmen von rund 40 % der Fahrer kam es zu einem ebenso starken Abbau von Mitarbeitern. Des Weiteren kam es teilweise zu Lohnsenkungen (29,2 % ‚sehr stark‘ und ‚eher stark‘), Veräußerung von Betriebsbesitz (22,9 %) und einer Verschlechterung des Betriebsklimas (21,4 %). Die Ergebnisse aus den Intensivinterviews deuten darauf hin, dass die Auswirkungen der Wirtschaftskrise bei öffentlich-rechtlichen Unternehmen und im Werksverkehr weniger stark zu spüren sind.

Die wirtschaftliche Lage wird unter den befragten Fahrern im Gesamten als ‚mittelmäßig‘ (51,5 %) bis schlecht (30,8 % ‚schlecht‘ und ‚sehr schlecht‘) betrachtet. Für das Jahr 2011 prognostizieren über drei Viertel der Fahrer ein Gleichbleiben der konjunkturellen Situation. In einer Studie des Fachverbandes für das Güterbeförderungsgewerbe (2010-II: 2, 3; Anhang 170) herrscht unter den dort befragten Transporteuren eine noch pessimistischere Sichtweise. Über ein Drittel der Frächter geht von einer weiteren Verschlechterung der Lage aus. Auf der anderen Seite mehren sich die Hinweise, dass die Konjunkturerholung bereits eingesetzt hat. Laut dem österreichischen Verkehrsclub VCÖ (zit. nach derstandard.at) wurden 2010 wieder mehr LKW auf Österreichs Autobahnen gezählt als im Vorjahr. VCÖ-Sprecher Christian Gratzer (zit. nach derstandard.at) weist dabei auf die unter Transporteuren verbreitete Praxis hin, ihre LKW im Ausland zu günstigeren Konditionen anzumelden, welche die Transportstatistiken (vgl. Abbildung 3), die sich auf in Österreich angemeldete Fahrzeuge beziehen, entsprechend verzerren könnte. Für das Jahr 2011 skizziert die OECD in Österreich ein starkes erstes Quartal – was sich auch in einer

starken Zunahme des LKW-Verkehrs (vgl. VCÖ, 2011-II) äußerte, wobei sich das Wachstum bis zum Jahresende etwas verlangsamen soll (OECD).

4.3 Abschließende Betrachtungen

Innerhalb dieser Studie wurden mehrere Belastungsfaktoren und Problemlagen im LKW-Fahreralltag aufgeworfen. Vor allem sind die Arbeitszeiten insbesondere von Fernfahrern nach wie vor sehr hoch. Ferner ist aufgrund der Datenlage davon auszugehen, dass es vielfach zum Übertreten der Arbeitszeitnormen kommt. Ein ähnliches Urteil kann bezüglich der Beladungsvorschriften gefällt werden. Prinzipiell lässt sich der Gütertransport als Bereich charakterisieren, in der gesetzliche Gegebenheiten gerne – oder notgedrungen – gedehnt werden. In einer Prognos-Studie (zit. nach Hochreiter et al., 2004: 3) erwirtschaftet ein Frachtunternehmen, bei einem Jahresauftragsvolumen von 10.000 Tonnen, durch rechtswidrige Praktiken 53.000 Euro mehr als bei Einhaltung aller Vorschriften. Bei Einsatz illegaler Arbeitskräfte steigt der Erlös noch um weitere 20.000 Euro.

Von Gesetzgeberseite werden zahlreiche Schritte unternommen, die Arbeitsbelastungen für LKW-Fahrer zu senken, den Güterverkehr sicherer zu gestalten und die ökologischen Belastungen einzugrenzen. Vielfach wird dabei die Verstärkung und Ausweitung von Kontrollen gefordert, damit die rechtlichen Maßnahmen greifen können (vgl. dazu Evers, 2009: 262, 263; Leodolter et al., 2005: 4). Die Verschmelzung der nationalen Wirtschaftsräume zu einem gesamteuropäischen Handels- und Verkehrsraum macht die Herausbildung einer einheitlichen Rechtsgrundlage und „*Kontrollpraxis*“ unabdingbar (vgl. Evers, 2009: 262). Es wird deutlich, dass vor allem diese Maßnahmen mit Kosten für die Gesellschaft verbunden sind. Einer Studie von Herry (zit. nach Hochreiter et al., 2004: 2) zufolge müssten die Transportpreise um „*mindestens die Hälfte*“ höher sein, würden alle gesetzlichen Regeln eingehalten.

Die Verpflichtung der Fahrer zu Fortbildungsmaßnahmen ist jedenfalls zu begrüßen, obwohl auch hier eine Diskussion über die Ausweitung dieser auf die Betriebe sinn-

voll ist. Im Grunde ist dort der Schwerpunkt für Maßnahmen zur Einhaltung von Sozialvorschriften anzusetzen (vgl. Evers, 2009: 262). Im Gegenzug ist die Einbindung der Fahrer in Planungsprozesse eine ebenso nützliche Maßnahme, die Abläufe effizienter zu gestalten. Eine aufwändigere und effizientere Disposition unter Einbindung möglichst vieler am Transportprozess beteiligter Personen kann, neben einer Entlastung der Fahrer, ein großes ökologisches wie ökonomisches Optimierungspotential entfalten.

Aus Sicht der Kritiker mögen diese Maßnahmen nur der Symptombekämpfung dienen. Angesichts der Klimaproblematik ist es berechtigt, ein generelles Umdenken in der Verkehrspolitik zu Gunsten des Bahntransports zu fordern (vgl. Greenpeace, 2010; VCÖ, 2011-I; 2011-II). In Kombination mit einer weitestmöglichen Umsetzung einer Art Linien-Straßentransportverkehr (vgl. Schäfer/ Steininger, 1989: 4, zit. nach Florian, 2006: 65) ist dieser Schritt wohl sicherer (vgl. VCÖ, 2011-I), ökologisch nachhaltiger sowie angesichts der hohen Zahl an Leerfahrten im Straßenverkehr (siehe 1.1.3) logistisch effizienter als nur reaktiv in das Geschehen einzugreifen.

Schließlich muss in vielerlei Hinsicht an die Eigenverantwortung der Fahrer appelliert werden. Neben der weiterhin äußerst bedenklichen Einstellung vieler Fahrer zum Anlegen des Sicherheitsgurtes erkennt Florian (2006: 12) eine *„große Bereitschaft der Fahrer ..., ihre vergleichsweise hohen arbeits- und berufsbedingten Risiken offenbar als selbstverständlich hinzunehmen“*, und sich *„häufig sogar als Komplizen bei der Übertretung von Sozialvorschriften [zu] betätigen“*. Bezüglich eines problemfreieren Miteinanders im Straßenverkehr muss allerdings auch eine verstärkte Bewusstseinsbildung und Sensibilisierung anderer Verkehrsteilnehmer für die Gefahren, die von den Besonderheiten eines LKWs herrühren, vorangetrieben werden.

Resümee

Die Arbeitszeiten der LKW-Fahrer sind, trotz Verschärfung der Arbeits- und Ruhezeitregelungen, nach wie vor sehr lang. Mehrere Fahrer geben bei der Befragung Arbeitszeiten an, die über dem gesetzlichen Limit liegen.

Die Fahrer gehen in ihrem Berufsalltag bewusst eine Vielzahl an Risiken ein. Unter anderem wurde bereits in vorangehenden Studien eine mangelhafte Bereitschaft zum Anlegen der Sicherheitsgurte unter vielen Fahrern beschrieben. Nach wie vor gibt in dieser Studie über ein Drittel der befragten Fahrer an, den Sicherheitsgurt selten oder nie zu verwenden.

Von den Gesetzgebern werden laufend Schritte unternommen, die zeitliche Belastung einzudämmen und die Verkehrssicherheit im Gütertransport zu erhöhen. Dennoch kommt es oft vor, dass diese aus wirtschaftlichen Gründen oder Zeitknappheit umgangen werden. Neben dem Übertreten der Arbeitszeiten wird häufig von überbeladenen Fahrzeugen berichtet.

Auf den Straßen sehen sich LKW-Fahrer mit zahlreichen Konflikten mit anderen Verkehrsteilnehmern konfrontiert. Neben zahlreichen Schwierigkeiten mit PKW werden auch häufig Konflikte mit Fahrradfahrern und Fußgängern berichtet.

Neben den vielen Belastungen im Arbeitsalltag ist – in Hinblick auf die Abhängigkeit des Transportsektors von der Konjunkturlage – auch das betriebliche und das gesamtwirtschaftliche Umfeld ein bedeutender Faktor. Die jüngste Wirtschaftskrise stellt für die meisten Fahrer eine zusätzliche Belastung dar.

Die befragten Frachtunternehmer führen die Probleme der hohen Arbeitszeiten und Überladung der Fahrzeuge entweder auf die Gier der Frächter und Kunden zurück oder negieren sie ganz.

Trotz der immer weiter fortschreitenden Modernisierung der Fahrzeuge bleibt der Straßengüterverkehr ein bedeutender Emittent von Treibhausgasen. Daher ist es umso verwunderlicher, dass das bedeutendste Treibhausgas CO₂ noch nicht in den Emissionsauflagen für LKW berücksichtigt wird.

Literatur

ADAC: Unfälle mit LKW und Fußgänger-/Fahrradbeteiligung innerorts

http://www.adac.de/mm/pdf/6_9_unfaelle_lkw_fussgaenger_fahrradfahrebeteiligung_in_nerorts_42819.pdf 29.9.2011

Anderl Michael, Bednar Wolfgang, Böhmer Siegmund, Gössl Michael, Gugele Bernd, Ibesich Nikolaus, Jöbstl Roland, Kuschel Verena, Lampert Christoph, Muik Barbara, Pazdernik Katja, Poupa Stephan, Schachermayer Elisabeth, Schneider Jürgen, Seuss Katrin, Sporer Melanie, Stranner Gudrun, Storch Alexander, Weiss Peter, Wiesenberger Herbert, Winter Ralf, Zethner Gerhard, Zechmeister Andreas, Kommunalkredit Public Consulting GmbH, 2009: Klimaschutzbericht 2009, Wien, Umweltbundesamt.

<http://www.umweltbundesamt.at/fileadmin/site/publikationen/REP0267.pdf> 29.9.2011

Arbeiterkammer-Tirol, 2007: Lenkzeitverordnung der EU. Fahrerinformation der AK-Tirol.

<http://www.arbeiterkammer.at/pictures/d51/Lenk-undRuhezeiten.pdf> 29.9.2011

ASFINAG, 2010: Einführung der EURO-emissionsklassenabhängigen Bemautung für Kfz über 3,5 t hzG erfolgreich umgesetzt. Presseaussendung vom 10. Februar 2010.

Bandura A., 1986: Self-efficacy: towards a unifying theory of behaviour change. Psychological Review, 84, 191–215

Bandura A., 1992: Exercise of personal agency through the self-efficacy mechanism. In: Schwarzer R., Self-efficacy: Thought control of action, 3–38, Washington DC., Hemisphere

Beck U., 1989: Risikogesellschaft. Überlebensfragen, Sozialstruktur und ökologische Aufklärung. In: Aus Politik und Zeitgeschichte Nr. 36, 3–13

Beierle B., 1995: Psychologische und technische Analyse von Lkw-Verkehrsunfällen, System Mensch-Technik-Umwelt. Schriftenreihe der Verkehrsakademien Bayern/Sachsen/Thüringen e.V., Band 2. Wiesbaden

Biehl Kai, Delapina Thomas, Russinger Reinhold, Schwalm Christiana, Zuckerstätter Sepp, 2010: Spedition – Logistik Gütertransport. Die wirtschaftliche Lage von Speditions-, Logistik- und Gütertransportunternehmen. Wien, Arbeiterkammer Wien, Abteilung für Betriebswirtschaft

http://www.arbeiterkammer.at/bilder/d138/Guetertransport_Studie2010.pdf.29.9.2011

Bogedale U., Dahrendorf K., Frieling E., Grandjot H.-H., Hentrich, Pfitzmann, Roth, 1991: EDV-Einsatz in Speditionen - ökonomische und soziale Erfahrungen in mittelständischen Unternehmen. Heilbronn

Bortz Jürgen, 2005: Statistik für Human- und Sozialwissenschaftler. 6. Auflage, Heidelberg, Springer Medizin Verlag.

Bourdieu Pierre, 1988: Die feinen Unterschiede, Kritik der gesellschaftlichen Urteilskraft. Frankfurt/Main, Suhrkamp

Bourdieu Pierre, 1997: Sozialer Sinn, Kritik der theoretischen Vernunft. Frankfurt/M, Suhrkamp

Bundesgesetzblatt für die Republik Österreich, Jahrgang 2008, Verordnung Nr. 139

http://www.ris.bka.gv.at/Dokumente/BgblAuth/BGBLA_2008_II_139/BGBLA_2008_II_139.htm 29.9.2011

Button Kenneth, 1993: Transport Economics. 2nd Edition, Cheltenham, Northampton (Massachusetts), Edward Elgar Publishing Limited

Cox T., 1993: Stress research and stress management: Putting theory to work. HSE contract research report No. 61, Nottingham, University of Nottingham

Cullen J., 1980: Coping and health – a clinician's perspective. In: S. Levine & H. Ursin (Eds.), Coping and health, pp. 295–322, New York, Plenum

Dahrendorf K., Roth J.: EDV und Arbeit in Speditionen, Ergebnisse aus einer Untersuchung im Auftrag des BMFT. In: Logistik und Arbeit 1/1992, 52–57

derstandard.at: Tonnen und Kilometer, eine Frage der Zählweise

<http://derstandard.at/1304553041674/Heimischer-Gueterverkehr-Tonnen-und-Kilometer-eine-Frage-der-Zaehlweise> 29.9.2011

Deußner Reinhold, Kaucic Jiannis, 2010: LKW-Stellplatzbedarf im hochrangigen österreichischen Straßennetz. Wien, Österreichisches Institut für Raumplanung, Arbeiterkammer Wien

<http://wien.arbeiterkammer.at/bilder/d122/VerkehrundInfrastrukturNr40.pdf> 29.9.2011

Deutscher Bundestag, 2002: Bericht des Ausschusses für Bildung, Forschung und Technikfolgenabschätzung (19. Ausschuss) gemäß § 56 a der Geschäftsordnung. Bundestagsdrucksache 14/10006

Ebner Stefan, Mischer Doris, 2009: EURO-Klassen-Zuordnung des Fahrzeugbestands Schwere Nutzfahrzeuge (LKW, Busse) > 3,5 t hzG. Wien, Wirtschaftskammer Österreich

http://wko.at/bsv/EURO-Klassen-LKW_2009.pdf 29.9.2011

Ellinghaus D., Steinbrecher J., 2002: Lkw im Straßenverkehr. Eine Untersuchung über die Beziehungen zwischen Lkw- und Pkw-Fahrern. Uniroyal-Verkehrsuntersuchung Nr. 27. Köln/Hannover

Europäische Kommission, 2001: Vorschlag für eine Richtlinie des Europäischen Parlaments und des Rates über die Ausbildung von Berufskraftfahrern im Güter- oder Personenkraftverkehr. Mitteilung KOM (2001) 56

Evers Claudia, 2009: Auswirkungen von Belastungen und Stress auf das Verkehrsverhalten von Lkw-Fahrern. Inaugural-Dissertation zur Erlangung der Doktorwürde der Philosophischen Fakultät der Rheinischen Friedrich-Wilhelms-Universität zu Bonn, Bonn

<http://hss.ulb.uni-bonn.de/2009/1843/1843.pdf> 29.9.2011

Fachverband für das Güterbeförderungsgewerbe, Wirtschaftskammer Österreich,
2010-I: Strukturdaten zum österreichischen Güterbeförderungsgewerbe

http://portal.wko.at/wk/dok_detail_file.wk?angid=1&docid=1532870&stid=597334&dstid=200 29.9.2011

Fachverband für das Güterbeförderungsgewerbe, Wirtschaftskammer Österreich,
2010-II: Pressegespräch Fachverband für Güterbeförderung – Siehe Anhang 170

Fastenmeier Wolfgang, Finsterer Horst, Gwehenberger Johann, 2002: LKW-Fahrerbefragung. Ein Beitrag zur Analyse des Unfallgeschehens. Gesamtverband der Deutschen Versicherungswirtschaft, Institut für Fahrzeugsicherheit, München

<http://webspaces.gdv.de/downloads/GDV-Studie%20Abschlussbericht.pdf> 29.9.2011

Fastenmeier W., Gstalter H., Kubitzki J., Degener S., Huth, V., 2008: Der ältere Lkw-Fahrer – ein Problem der Zukunft? In: Zeitschrift für Verkehrssicherheit, 54, 124–128.

Fink Marcel, Riesenfelder Andreas, Tàlos Emmerich, Wetzel Petra, 2005: Forschungsbericht – Neue Selbstständige in Österreich. Wien, Bundesministerium für Wirtschaft und Arbeit

<http://www.bmsk.gv.at/cms/site/attachments/7/2/7/CH0683/CMS1232609166837/neueselbststaendige.pdf> 29.9.2011

Florian Michael, 1993: Spiel ohne Grenzen? Soziale, organisatorische und kulturelle Hemmnisse informationstechnischer Innovationen im grenzen-überschreitenden Güterverkehr. In: Logistik und Arbeit 4/93, Arbeit und Technik in Internationalen Speditionen. 1. Deutsch-Schwedische Tagung in Stralsund, 60-68.

Florian Michael, 2006: Highway-Helden in Not. Arbeits- und Berufsrisiken von Fernfahrern zwischen Mythos und Realität. Elektronische Fassung 2006, Berlin, Edition Sigma.

<http://www.tu->

[harburg.de/tbg/Deutsch/Mitarbeiterinnen/Michael/Dissertation_Florian.html](http://www.tu-harburg.de/tbg/Deutsch/Mitarbeiterinnen/Michael/Dissertation_Florian.html) 29.9.2011

Frieling E., Bogedale U., Kiegeland P., 1990: Tätigkeitsbezogene Anforderung und Belastungen bei Berufskraftfahrern und ihre Beziehung zu Straßenverkehrssicherheit. Bergisch-Gladbach, Forschungsberichte der Bundesanstalt für Straßenwesen, Nr. 218

Fuhrmann J., 1989: Fahrer im EG-Bereich. Beitrag vom 24.5.1989 zur Tagung der Sektion "Industrie- und Betriebssoziologie" der Deutschen Gesellschaft für Soziologie (DGS) im Juni 1989 in Dortmund zum Thema "Dienstleistungsgesellschaft", Berlin

Glaser W., 1996: Belastung und Beanspruchung von Berufskraftfahrern. In: Sichere Arbeit, 2, 12–14.

Greenpeace, 2007: Greenpeace begrüßt ökologische Staffelung der LKW-Maut. Presseaussendung

<http://www.greenpeace.org/austria/de/presse/presseaussendungen/Klima/lkw-maut-staffelung/> 29.9.2011

Greenpeace, 2011: Greenpeace-Kritik am Versagen in der Verkehrspolitik. Presseaussendung

http://www.greenpeace.org/austria/de/News/Aktuelle-Meldungen/Klima-News/klima_news_100630/ 29.9.2011

Greif S., 1991: Stress in der Arbeit – Eine Einführung und Grundbegriffe. In: Greif S., Bamberger E., Semmer N., Psychischer Stress am Arbeitsplatz, 1–128, Göttingen, Hogrefe

Groth K., 1982: Arbeitsplatz LKW – Fernfahrer im Konflikt zwischen Belastung, Freiheit und Ausbeutung. In: Psychologie und Gesellschaftskritik 6/1982, Heft 4, 46–64

Gwehenberger J., Langwieder K., Bromann G., Zipfel D., 2002: Injury Risk for Truck Occupants due to serious Accidents of Commercial Vehicles. Results of Real-Life-Crash Analysis, München, German Insurance Association, Institute for Vehicle Safety

Haar E., Merten S., Prechtl F., 1983: Vorfahrt für Arbeitnehmer, Alternativen zur Verkehrspolitik. Straße – Eisenbahn – Binnenschifffahrt, Köln

Hentschel J., 1983: Soziale Aspekte der Berufskraftfahrertätigkeit. In: Arbeitsplatz des Berufskraftfahrers, 13–16

Hochreiter Werner, Ruziczka Richard, Schöffl Heinz, 2004: AK: Unternehmensstrafrecht muss schnell kommen! Pressefrühstück am 15. April 2004, Arbeiterkammer Österreich

http://www.arbeiterkammer.at/bilder/d31/pk_unternehmensstrafrecht.pdf 29.9.2011

Hofbauer H., Nagel E., 1987: Mobilität nach Abschluß der betrieblichen Berufsausbildung. In: Mitteilungen aus der Arbeitsmarkt- und Berufsforschung, Heft 1/1987, 45–73

Janke W., 1976: Psychophysiologische Grundlagen des Verhaltens. In M. Kerekjarto Medizinische Psychologie 2. Auflage , 1–101, Berlin, Springer.

Jusline.at-I: § 13b. Arbeitszeit AZG

http://www.jusline.at/13b_Arbeitszeit_AZG.html 29.9.2011

Jusline.at-II: § 68 StVO. Verhalten der Radfahrer

http://www.jusline.at/68_Verhalten_der_Radfahrer_StVO.html 29.9.2011

Kahn H., Cooper C. L., 1990: Mental health, job satisfaction, alcohol intake and occupational stress among dealers in financial markets. In: Stress Medicine, 6, 285–298

Kanner A.D., Coyne J.C., Schaefer C., Lazarus R.S., 1981: Comparison of two modes of stress measurement: Daily hassles and uplifts versus major life events. In: Journal of Behavior Medicine, 4, 1–39

Kenner Martin: Einführung in die Statistik. Institut für Erziehungswissenschaft und Psychologie, Universität Stuttgart

Kohlmann C.-W., 1990: Stressbewältigung und Persönlichkeit, Flexibles versus rigides Copingverhalten und seine Auswirkungen auf Angsterleben und physiologische Belastungsreaktionen. Bern, Huber

Langer E.J., 1975: The Illusion of Control. In: Journal of Personality and Social Psychology, 32, 311–328

Lawton R., Parker D., Manstead A.S.R., Stradling, S.G., 1997: The role of Affect in Predicting Social Behaviours: The Case of Road Traffic Violations. In: Journal of Applied Social Psychology, 27, 1258–1276

Lazarus Richard S., 1966: Psychological stress and the coping process. New York, McGraw-Hill

Lazarus Richard S., Launier R., 1978: Stress-related transactions between person and environment. In: Pervin L.A., Lewis M., Perspectives in interactional psychology, 287–327, New York, Plenum Press

Lazarus Richard S., Launier R., 1981: Stressbezogene Transaktionen zwischen Person und Umwelt. In: Nitsch J.R.: Stress: Theorien, Untersuchungen, Maßnahmen, 213–259, Bern, Huber

Lazarus Richard S., Folkman S., 1984: Stress, appraisal and coping. New York, Springer

Leodolter Sylvia, Deußner Reinhold, Kovacic Gerald: AK warnt: Mehr Druck auf heimische Lenker durch EU-Erweiterung. Arbeiterkammer Österreich, Österreichisches Institut für Raumplanung. Pressekonferenz vom 5. Juli 2005

http://www.arbeiterkammer.at/bilder/d29/Ostverkehr_lenker.pdf 29.9.2011

Luhmann Niklas, 1993: Risiko und Gefahr. In: Krohn Wolfgang, Krücken Georg: Riskante Technologien, Reflexion und Regulation. Einführung in die sozialwissenschaftliche Risikoforschung. 138-185, Frankfurt am Main, Suhrkamp

Marx, K., 1974: Grundrisse der Kritik der politischen Ökonomie (Rohentwurf). Berlin (DDR)

Matthews G., 2002: Towards a transactional ergonomics for driver stress and fatigue. In: Theoretical Issues in Ergonomics Science, 3, 195–211.

Matthews G., Desmond P.A., Joyner L., Carcary B., Gilliland K., 1996: Validation of the driver stress inventory and driver coping questionnaire. International Conference on Traffic and Transport Psychology (ICTTP), Valencia, Spain, May 1996

Matthews G., Desmond P.A., Joyner L., Carcary B., Gilliland, K., 1997: A Comprehensive Questionnaire Measure of Driver Stress and Affect. In: Rothengatter T., Vaya E.C., Traffic and Transport Psychology: Theory and Application, 317–324, Amsterdam, Pergamon

Newnam S., Griffin M.A., Mason C., 2008: Safety in Work Vehicles: A Multilevel Study Linking Safety Values and Individual Predictors to Work-Related Driving Crashes. In: Journal of Applied Psychology, 93, 632–644

OECD: Austria – Economic forecast summary

http://www.oecd.org/document/25/0,3746,en_33873108_33873245_45268697_1_1_1_1,0.html 29.9.2011

Plänitz G., 1983: Das bißchen Fahren ... Arbeits- und Lebensbedingungen von Fernfahrern. Hamburg, VSAVerlag.

Reason J., Manstead A., Stradling S., Baxter J., Campbell, K., 1990: Errors and violations on the roads: a realistic distinction? In: Ergonomics, 33, 1315–1332

Reimann J., 1983: Beanspruchungsindikatoren bei der Kraftfahrzeugführung. In: Arbeitsplatz des Berufskraftfahrers, 17–19

Richter Peter., Hacker Winfried., 1998: Belastung und Beanspruchung, Stress, Ermüdung und Burnout im Arbeitsleben. Heidelberg, Asanger.

Risser Ralph, 2007: Grundlagen der Verkehrssoziologie. Institut für Soziologie der Universität Wien, Institut für Verkehrsplanung und Verkehrstechnik der TU Wien

Rotter J.B., 1954: Social learning and clinical psychology. New York, Prentice-Hall

Rotter J.B., 1966: Generalized expectancies for internal versus external control of reinforcement. In: Psychological Monographs, 80, 1–28

Rüger Bernhard, 2002: Test- und Schätztheorie, Band II: Statistische Tests, Lehr- und Handbücher der Statistik. München, Wien, Oldenbourg, Oldenbourg Wissenschaftsverlag

Schäfer T., Steininger S., 1989: Krankheiten und Berufsverläufe von Kraftfahrzeugführern des Straßengüterverkehrs. Möglichkeiten einer integrierten Datengewinnung und -Nutzung im Hinblick auf Prävention, Dortmund

Schieder U., Gwehenberger J., Langwieder K., 2002: Ladung – Einflüsse und Auswirkungen bei LKW-Unfällen. Gesamtverband der Deutschen Versicherungswirtschaft, Institut für Fahrzeugsicherheit, München

Schnell Rainer, Hill Paul B., Esser Elke, 2008: Methoden der empirischen Sozialforschung. 8. Auflage, Oldenbourg Wissenschaftsverlag

Schönplflug W., 1987: Beanspruchung und Belastung bei der Arbeit – Konzepte und Theorien. In: Kleinbeck U., Rutenfranz J., Arbeitspsychologie, Enzyklopädie der Psychologie, Themenbereich D, Serie III, Band 1, 130–184, Göttingen, Hogrefe

Seligman M.E.P., 1992: Erlernte Hilflosigkeit. 4. erweiterte Auflage, Weinheim, Psychologische Verlags Union

Statistik Austria, 2010: Arbeitsmarktstatistik Jahresergebnisse 2009. Wien

[http://www.statistik.at/web_de/static/arbeitsmarktstatistik -
jahresergebnisse 2009 schnellbericht 045066.pdf](http://www.statistik.at/web_de/static/arbeitsmarktstatistik_-_jahresergebnisse_2009_schnellbericht_045066.pdf) 29.9.2011

Statistik Austria, 2011: Das Unfallgeschehen mit schweren LKW nach Bundesländern. Wien

[http://www.statistik.at/web_de/statistiken/verkehr/strasse/unfaelle mit personenschaden
/019875.html](http://www.statistik.at/web_de/statistiken/verkehr/strasse/unfaelle_mit_personenschaden/019875.html) 29.9.2011

Statistik Austria, 2006-2011: Verkehrsstatistik Güterverkehr für die Jahre 2005 bis 2010

http://www.statistik.at/web_de/statistiken/verkehr/strasse/gueterverkehr/index.html
29.9.2011

Udris I., Frese M., 1999: Belastung und Beanspruchung. In: Hoyos C. & Frey D.: Arbeits- und Organisationspsychologie, Ein Lehrbuch, 429–445, Weinheim, Psychologie Verlags Union.

VCÖ, 2011-I: Tödliche Lkw-Unfälle um 23 Prozent gestiegen. Presseaussendung

<http://www.vcoe.at/de/presse/aussendungen-archiv/details/items/2011-064> 29.9.2011

VCÖ, 2011-II: VCÖ-Untersuchung: LKW-Verkehr ist heuer auf Österreichs Autobahnen massiv gestiegen. Presseaussendung

<http://www.vcoe.at/de/presse/aussendungen-archiv/details/items/2011-070> 29.9.2011

Wachter G., 1984: Der sogenannte freie Dienstvertrag. In: Das Recht der Arbeit, 405–419.

Weinert Ansfried B., 1998: Organisationspsychologie. Ein Lehrbuch, 4. Auflage, Weinheim, Psychologie Verlags Union

Wieland R., Krajewski J., 2002: Psychische Belastung, Arbeitsgestaltung und Qualifizierung in neuen Arbeitsformen I: Zeitarbeit. In: Wuppertaler Psychologische Berichte, Heft 1.

Wirtschaftskammer Österreich: Detailinformation zur „Berufskraftfahrer“-
Weiterbildung. Wichtige Neuerung für C/C1-FührerscheinbesitzerInnen und deren
Arbeitgeber

[por-](#)

tal.wko.at%2Fwk%2Fdok_detail_file.wk%3FAngID%3D1%26DocID%3D1145804%26StID%3D507313&rct=j&q=berufskraftfahrer%20weiterbildung%20%C3%B6sterreich&ei=dGarTMQyk%20eg5y7bUmQc&usg=AFQjCNFwWIGdoS4-x5gGVQBJTPwXyjKUGw&cad=rja 29.9.2011

Anhang

Inhaltsverzeichnis: Anhang

Abbildungsverzeichnis: Anhang	125
Intensivinterviews (2.2.2)	130
Fragebogen (2.3)	133
Demografie (3.1)	144
Arbeitsbedingungen (3.2)	146
Berufsstatus, Tätigkeitsbereich & Beladung (3.2.1)	146
Streckenkenntnis, Jahresfahrleistung, Fahrbesatzung & Entlohnung (3.2.2)	147
Arbeits- und Ruhezeiten (3.2.2)	148
Druck und Arbeitsbedingungen (3.2.3)	156
Fahrerfortbildung (3.3)	157
Physikalische Umwelt (3.4)	159
Fahrzeugzustand und Ladungssicherung (3.4.1)	159
Verkehrssicherheit des LKW (3.4.2)	164
Straßenzustand (3.4.3)	168
Schadstoffklassen und Umweltbelastung (3.4.4)	169
Andere Verkehrsteilnehmer (3.5)	170
LKW und PKW (3.5.1)	170
Probleme und Konflikte mit anderen Verkehrsteilnehmern (3.5.2)	176
Recht und Verstöße (3.6)	182
Verkehrssicherheit (3.7)	184
Müdigkeit beim Fahren und Anlegen des Sicherheitsgurtes (3.7.1)	184
Beteiligung an Verkehrsunfällen und Gefahrenquellen beim LKW-Fahren (3.7.2) .	187
Beeinträchtigungen beim Fahren und Maßnahmen zur Verbesserung der Sicherheit (3.7.2)	188
Die Transportwirtschaft (3.8)	195
Charakteristika der Transportwirtschaft (3.8.1)	195
Die Wirtschaftskrise und ihre Auswirkungen (3.8.2)	197
Frächter-Befragung (4.1)	200
Arbeitsbedingungen (4.2.1)	204
Verkehrssicherheit (4.2.6)	204
Pressegespräch Fachverband Güterbeförderungsgewerbe (2010-II: 1-3)	206
Lebenslauf Gerald Steinwender	209

Abbildungsverzeichnis: Anhang

Intensivinterviews (2.2.2)

Anhang 1: Intensivinterviews - Fragestellungen.....	130
Anhang 2: Intensivinterviews - Zusammenfassung.....	131

Fragebogen (2.3)

Anhang 3: Fragebogen.....	133
Anhang 4: Befragungsort.....	143

Demografie (3.1)

Anhang 5: Geschlecht (Frage 1).....	144
Anhang 6: Alter (Frage 2).....	144
Anhang 7: Fahrerfahrung (Frage 5).....	144
Anhang 8: Staatsbürgerschaft (Frage 3).....	145
Anhang 9: Herkunft des Unternehmens (Frage 4).....	145

Arbeitsbedingungen (3.2)

Anhang 10: Berufsstatus (Frage 17).....	146
Anhang 11: Tätigkeitsbereich (Frage 6).....	146
Anhang 12: Übliche Beladung (Frage 8).....	146
Anhang 13: Streckenkenntnis (Frage 9).....	147
Anhang 14: Fahrleistung/Jahr (Frage 7).....	147
Anhang 15: Fahrbesatzung (Frage 10).....	147
Anhang 16: Entlohnung (Frage 18).....	148
Anhang 17: Arbeitszeiten (Frage 11) nach Tätigkeitsbereich-- Mittelwerte.....	148
Anhang 18: Durchschnittliche Arbeitszeiten über 60 Stunden / Tätigkeitsbereich - Kreuztabelle.....	149
Anhang 19: Nachtarbeit (Frage 13) nach Tätigkeitsbereich - Mittelwerte.....	149
Anhang 20: Anteil der Nachtarbeit an der Gesamtarbeitszeit.....	149
Anhang 21: Fahrzeiten (Frage 12) nach Tätigkeitsbereich - Mittelwerte.....	150
Anhang 22: Fahrzeiten über 50 Stunden.....	150
Anhang 23: Fahrzeiten über 56 Stunden.....	150
Anhang 24: Nebenaufgaben nach Tätigkeitsbereich - Mittelwerte.....	150
Anhang 25: T-Tests: Arbeitszeiten, Nachtarbeit, Fahrzeiten, Nebentätigkeiten.....	151
Anhang 26: T-Test Anteil der Nebentätigkeiten an der Gesamtarbeitszeit.....	152
Anhang 27: Probleme beim Einhalten der Ruhezeiten - Häufigkeit (Frage 42).....	153
Anhang 28: Rastprobleme/Gesamtarbeitszeit klassiert – Kreuztabelle und Assoziation.....	153
Anhang 29: Rastprobleme/Fahrzeit klassiert – Kreuztabelle und Assoziation.....	154
Anhang 30: ZSFG: Gründe, die Ruhezeiten nicht einzuhalten (Frage 43).....	154
Anhang 31: Staus.....	155

Anhang 32: Ungenügender Parkraum auf Raststätten.....	155
Anhang 33: Mangelhafte Disposition	155
Anhang 34: Wunsch von Vorgesetzten.....	155
Anhang 35: Kundenwunsch.....	156
Anhang 36: Zeitdruck	156
Anhang 37: Druck von Vorgesetzten (Frage 19).....	156
Anhang 38: Kundendruck (Frage 20).....	157
Anhang 39: Arbeitsklima (Frage 21)	157

Fahrerfortbildung (3.3)

Anhang 40: Organisation von Weiterbildungsmaßnahmen im Unternehmen (Frage 14).....	157
Anhang 41: Teilnahme an Weiterbildungsmaßnahmen (Frage 15)	158
Anhang 42: Bewertung der letzten Weiterbildungsmaßnahme (Frage 16)	158

Physikalische Umwelt (3.4)

Anhang 43: Alter des LKWs (Frage 22)	159
Anhang 44: Fahrzeugmängel-Überladung	159
Anhang 45: Fahrzeugmängel-Ladungssicherung	160
Anhang 46: Fahrzeugmängel-Bremsen	160
Anhang 47: Fahrzeugmängel-Bereifung	160
Anhang 48: Fahrzeugmängel-Beleuchtung.....	160
Anhang 49: Fahrzeugmängel-Klemmende Pedale	161
Anhang 50: Fahrzeugnahe Mängel (Bremsen, Beleuchtung, Bereifung) in Klassen	161
Anhang 51: Fahrzeugnahe Mängel/Fahrzeugalter klassiert - Kreuztabelle und Assoziation	161
Anhang 52: Fahrzeugnahe Mängel/Jahresfahrleistung - Kreuztabelle und Assoziation	162
Anhang 53: ZSFG: Scheitern der Ladungssicherung (Frage 38)	162
Anhang 54: Keine geeigneten Haltepunkte im Fahrzeug	163
Anhang 55: Keine geeigneten Sicherungsmittel	163
Anhang 56: Zeitdruck beim Be- und Entladen	163
Anhang 57: Keine genaue Kenntnis über das Ladegut.....	163
Anhang 58: Keine genaue Kenntnis der richtigen Sicherungsmethode.....	164
Anhang 59: ZSFG: Sicherheitsrelevanz technischer Einrichtungen (Frage 23).....	164
Anhang 60: Anti-Blockier-System	164
Anhang 61: Fahrerairbag.....	165
Anhang 62: Reflektierende Konturmarkierungen	165
Anhang 63: Heckunterfahrschutz	165
Anhang 64: Seitenunterfahrschutz.....	166
Anhang 65: Reifendrucküberwachungssystem	166
Anhang 66: Frontunterfahrschutz	166
Anhang 67: Elektronische Fahrdynamikregelung (ESP)	166
Anhang 68: Abstandsregler	167
Anhang 69: Spurführungsassistent.....	167
Anhang 70: Zufriedenheit mit der Verkehrssicherheit des gelenkten LKWs (Frage 25).....	167
Anhang 71: Fahrzeugsicherheit/Alter des LKW - Kreuztabelle und Assoziation.....	168
Anhang 72: Zustand des hochrangigen Verkehrsnetzes in Österreich (Frage 27)	168

Anhang 73: Zustand des nachrangigen Verkehrsnetzes in Österreich (Frage 28)	169
Anhang 74: EURO-Klasse des LKW (Frage 53)	169
Anhang 75: Auswirkungen des LKW-Verkehrs auf die Umwelt (Frage 52)	170

Andere Verkehrsteilnehmer (3.5)

Anhang 76: LKW – knapper Sicherheitsabstand gefährlich	170
Anhang 77: LKW – überhöhte Geschwindigkeit gefährlich	170
Anhang 78: LKW – knapper Spurwechsel gefährlich	171
Anhang 79: LKW – Blockieren von Dränglern gefährlich	171
Anhang 80: LKW – Sicherheitsgurt nicht angelegt gefährlich.....	171
Anhang 81: LKW – knapper Sicherheitsabstand Häufigkeit.....	171
Anhang 82: LKW – überhöhte Geschwindigkeit Häufigkeit.....	172
Anhang 83: LKW – knapper Spurwechsel Häufigkeit.....	172
Anhang 84: LKW – Blockieren von Dränglern Häufigkeit.....	172
Anhang 85: LKW – Fahren ohne Sicherheitsgurt Häufigkeit.....	172
Anhang 86: PKW – knapper Sicherheitsabstand gefährlich.....	173
Anhang 87: PKW – überhöhte Geschwindigkeit gefährlich.....	173
Anhang 88: PKW – knapper Spurwechsel gefährlich.....	173
Anhang 89: PKW – Drängeln gefährlich	173
Anhang 90: PKW – riskante Überholmanöver gefährlich	174
Anhang 91: PKW – knapper Sicherheitsabstand Häufigkeit	174
Anhang 92: PKW – überhöhte Geschwindigkeit Häufigkeit.....	174
Anhang 93: PKW – knapper Spurwechsel Häufigkeit	174
Anhang 94: PKW – Drängeln Häufigkeit.....	175
Anhang 95: PKW – riskante Überholmanöver Häufigkeit.....	175
Anhang 96: ZSFG: Gefährlichkeit einzelner Verhaltensweisen PKW und LKW (Fragen 29 & 32).....	175
Anhang 97: ZSFG: Häufigkeit einzelner Verhaltensweisen PKW und LKW (Fragen 30 & 33)	176
Anhang 98: ZSFG: Probleme mit anderen Verkehrsteilnehmern (Frage 35).....	176
Anhang 99: Probleme mit Fahrrädern.....	177
Anhang 100: Probleme mit Mopeds und Motorrädern.....	177
Anhang 101: Probleme mit Moped-Autos	177
Anhang 102: Probleme mit Bussen	177
Anhang 103: Probleme mit Traktoren und anderen Nutzfahrzeugen	178
Anhang 104: Probleme mit Fußgängern.....	178
Anhang 105: Zusammenfassung der offenen Frage 36.....	179
Anhang 106: Generelles Verhalten anderer Verkehrsteilnehmer gegenüber LKW (Frage 31)	180
Anhang 107: Aggressionen gegenüber anderen Verkehrsteilnehmern (Frage 34).....	180
Anhang 108: Aggressionen ggü. anderen VT/Gesamtarbeitszeit – Kreuztabelle und Assoziation.....	180
Anhang 109: Aggressionen ggü. anderen VT/Arbeitsklima – Kreuztabelle und Assoziation.....	181

Recht und Verstöße (3.6)

Anhang 110: Kenntnisstand gesetzlicher Regeln (Frage 37)	182
Anhang 111: ZSFG: Rechtsverletzungen (Frage 38)	182
Anhang 112: Manipulation des Fahrtschreibers	182
Anhang 113: Umgehen von Fahrverboten	183
Anhang 114: Übertreten von Beladungsvorschriften	183
Anhang 115: Geschwindigkeitsübertretung	183
Anhang 116: Fahren bei Krankheit und/oder Medikamenteneinfluss	183
Anhang 117: Bezahlung der Verkehrsstrafen vom Transportunternehmen	184

Verkehrssicherheit (3.7)

Anhang 118: Müdigkeit beim Fahren (Frage 44)	184
Anhang 119: Müdigkeit beim Fahren/Arbeitszeiten – Kreuztabelle und Assoziation	185
Anhang 120: Müdigkeit beim Fahren/Rastprobleme – Kreuztabelle und Assoziation	185
Anhang 121: Müdigkeit beim Fahren/Alter (klassiert) – Kreuztabelle und Assoziation	186
Anhang 122: Anlegen des Sicherheitsgurtes (Frage 39)	187
Anhang 123: Beteiligung an Verkehrsunfällen (Frage 46)	187
Anhang 124: Bedeutendste Ursache für Gefahren beim LKW-Fahren (Frage 47)	187
Anhang 125: ZSFG: Beeinträchtigungen beim Fahren (Frage 41)	188
Anhang 126: Gefährlichkeit leichte Alkoholisierung	188
Anhang 127: Gefährlichkeit Aufputzmittel (Kaffee, Energy-Drinks)	188
Anhang 128: Gefährlichkeit eintöniges Fahren	189
Anhang 129: Gefährlichkeit Zeitdruck	189
Anhang 130: Gefährlichkeit Ablenkungen (Telefonate etc.)	189
Anhang 131: Gefährlichkeit ungewohntes Fahrzeug	189
Anhang 132: Gefährlichkeit unbekannte Strecke	190
Anhang 133: Gefährlichkeit langes Fahren ohne Ruhepausen	190
Anhang 134: Gefährlichkeit schlechte Witterung	190
Anhang 135: ZSFG: Maßnahmen zur Verbesserung der Verkehrssicherheit (Frage 45)	191
Anhang 136: Verbesserung der Fahrerausbildung	191
Anhang 137: Mehr Fortbildungsmaßnahmen	191
Anhang 138: Besserer Ausbauzustand der Straßen	192
Anhang 139: Länderübergreifende Verkehrs- und Transportvorschriften	192
Anhang 140: Bessere technische Ausstattung der LKW	192
Anhang 141: Mehr Kontrollen	192
Anhang 142: Bessere Logistik	193
Anhang 143: Besserer Straßenausbau/Zustand nachrangige Straßen – Kreuztabelle und Assoziation	193
Anhang 144: Besserer Straßenausbau/Zustand hochrangige Straßen – Kreuztabelle und Assoziation	193
Anhang 145: Mehr Fortbildung/Bewertung der letzten Einheit – Kreuztabelle und Assoziation	194

Die Transportwirtschaft (3.8)

Anhang 146: ZSFG: Charakteristika der Transportwirtschaft (Frage 50)	195
Anhang 147: Transportwirtschaft: große Konkurrenz und Preisdruck	195
Anhang 148: Zunahme von Konkurrenz und Preisdruck durch die Osterweiterung	196
Anhang 149: Osterweiterung schafft neue Absatzmärkte für die heimische Transportw.	196
Anhang 150: Zu viel LKW-Verkehr	196
Anhang 151: Transportwirtschaft leidet unter der Wirtschaftskrise.....	196
Anhang 152: Fahreranforderungen sind gestiegen.....	197
Anhang 153: Kosten werden auf die Fahrer abgewälzt.....	197
Anhang 154: Derzeitige Situation der Transportwirtschaft (Frage 48).....	197
Anhang 155: Situation der Transportwirtschaft im nächsten Jahr (Frage 49).....	198
Anhang 156: Veränderung der Situation im nächsten Jahr.....	198
Anhang 157: ZSFG: Auswirkungen der Wirtschaftskrise im Betrieb (Frage 51)	198
Anhang 158: Wirtschaftskrise: weniger Aufträge	199
Anhang 159: Wirtschaftskrise: Verschlechterung des Betriebsklimas	199
Anhang 160: Wirtschaftskrise: Betriebsbesitz wurde abgebaut.....	199
Anhang 161: Wirtschaftskrise: Löhne der Fahrer sind gesunken	199
Anhang 162: Wirtschaftskrise: Arbeitsplätze sind unsicher geworden	200
Anhang 163: Wirtschaftskrise: Mitarbeiter wurden entlassen.....	200

Frächterbefragung (4.1)

Anhang 164: Arbeitszeiten über den erlaubten 55 Stunden.....	200
Anhang 165: Unterlagen zur Frächter-Befragung	201
Anhang 166: Frächter-Befragung	203

Zusammenfassung und Diskussion (4.2)

Anhang 167: Entlohnung/Herkunft des Unternehmens - Kreuztabelle	204
Anhang 168: Anlegen des Sicherheitsgurtes/Alter – Kreuztabelle und Assoziation	204
Anhang 169: Sicherheitsgurt/Teilnahme an Weiterbildung – Kreuztabelle u. Assoziation ...	205

Pressegespräch Fachverband für das Güterbeförderungsgewerbe

Anhang 170: Pressegespräch Fachverband für das Güterbeförderungsgewerbe (2010-II,1-3).....	206
---	-----

Intensivinterviews (2.2.2)

Anhang 1: Intensivinterviews - Fragestellungen

Arbeitsbedingungen:

- I. Wie sieht Ihr Arbeitsalltag aus?
- II. Wie sehen Ihre Erfahrungen mit Vorgesetzten und Kunden aus?

Physikalische Umwelt:

- III. Inwieweit hat neue Fahrtechnik Ihren Arbeitsalltag beeinflusst?
- IV. Wie schätzen Sie den Zustand der Straßen in Österreich ein?
- V. Wie schätzen Sie die Alternativen zum LKW-Transport ein?
- VI. Wie würden Sie die Auswirkungen des LKW-Verkehrs auf die Umwelt einschätzen?

Andere Verkehrsteilnehmer:

- VII. Wie sehen Ihre alltäglichen Erfahrungen mit anderen Verkehrsteilnehmern aus?

Gesetze:

- VIII. Wie bewerten Sie die gegebenen gesetzlichen Regeln im LKW-Verkehr?
- IX. Halten Sie diese Regeln für effektiv?

Transportwirtschaft:

- X. Wie bewerten Sie den derzeitigen Zustand des Transportwesens?
- XI. Spüren Sie die Auswirkungen der Wirtschaftskrise und der Osterweiterung?
- XII. Wie glauben Sie wird sich die Branche im nächsten Jahr entwickeln?

Sicherheit allgemein:

- XIII. Was trägt Ihrer Meinung nach am meisten zur Fahrsicherheit im Gütertransport bei?
- XIV. Was schätzen Sie als am gefährlichsten ein?

Anhang 2: Intensivinterviews - Zusammenfassung

	Fahrer 1	Fahrer 2	Fahrer 3	Fahrer 4	Fahrer 5	Fahrer 6	Fahrer 7	Fahrer 8
Bes.	Nahverkehr	Fernverkehr	Fernverkehr, Herkunftsland und Firmensitz in Bulgarien	Nahverkehr und Fernverkehr, selbständig	Fernverkehr	Nahverkehr	Fernverkehr	Nahverkehr und Fernverkehr
I*	Tägliche Touren nach Plan. Fixierter Lohn.	Distanzen im Fernverkehr sind kleiner geworden. Fixierter Lohn.	Pausen sind unbedingt einzuhalten. Verkehrsbedingt ist es besser, bei Nacht zu fahren. Leistungsbezogene Entlohnung.	Je nach Auftragslage werden nahe, aber auch weiter entfernte Ziele angefahren. Befragter ist selbstständiger Frächter (7 Fahrzeuge).	Gefahrguttransporte. Arbeitstage enden spätestens um 15 Uhr. Fixierter Lohn.	Abholung und Entleerung von Papiercontainern. Fixierter Lohn.	5-18 Uhr Vollzeit. Abwechslungsreicher Arbeitsalltag, da ständig andere Fahrziele angefahren. Grundlohn + leistungsbezogene Provisionen.	Täglich von 6-19 Uhr, Werksverkehr. Grundlohn + leistungsbezogene Provisionen.
II	Selten Probleme.	Manchmal gibt es Probleme, jedoch ist es bei Fahrern, die mit Kilometergeld entlohnt werden, problematischer.	Sehr großer Druck von allen Seiten. Verzögerungen bei Ladung und Grenzübergängen sind mit finanziellen Folgen verbunden, wenn Kilometergeld bezahlt wird.	Überstürzte und unmögliche Forderungen von Kunden sind häufig.	Bei staatlichen Betrieben herrscht weniger Druck und Risiko.	Kein Druck aufgrund des geregelten Arbeitsablaufes.	Sehr großer Druck wegen möglicher Regressforderungen bei Lieferverzug.	Manchmal, von Auftrag zu Auftrag verschieden.
III	„Gar nicht“.	GPS ermöglicht die Überwachung des LKWs durch beteiligte Unternehmen. Neuere Fahrsicherheitstechnik ist noch zu teuer für die Frächter.	Digitaler Tachograph. Genauere Aufzeichnung und geringere Manipulierbarkeit.	Schon - jedoch gibt es große Probleme, wenn die Elektronik ausfällt.	Sehr gute Ausstattung, bes. wichtig bei Gefahrguttransporten.	"Besser und schneller arbeiten".	Bequemere und leichtere Arbeit.	Arbeiterleichterung.
IV	Mittelmäßig. Die Bundesstraßen sind im schlechteren Zustand als die Autobahnen.	"Passt alles".	Sehr gut. Die Straßentaxen in Ö machen keinen Unterschied zwischen neuen und alten, unsicheren, Fahrzeugen.	"Österreichs Straßen sind im Durchschnitt gut".	Teils teils, "Schlaglöcher auf der Südbahn".	„Mittelmäßig“.	„Sehr gut“.	Bundesstraßen eher schlecht, Autobahnen jedoch gut.
V	„LKW sind Lebenswichtig! Wir bringen was Sie täglich brauchen“.	Nicht verheißungsvoll. Die Rollende Landstraße ist umständlich und zeitaufwändig.	Transport per Bahn ist nur auf sehr langen Wegen sinnvoll, und sehr teuer. 1 km kostet auf dem Zug wesentlich mehr als per LKW.	LKWs sind das schnellste Transportmittel vom Erzeuger zum Konsumenten.	Am ehesten die Bahn, jedoch passt dort das "Zeitiming" nicht. Der Bahntransport könnte eventuell um 20% zunehmen.	"Ich finde sie gut, aber bei Papier nicht umsetzbar".	Alternative Transportmittel sind keine wirkliche Alternative.	Schlecht, die Bahn ist zu wenig flexibel.
VI	„Im Vergleich zu PKWs oder Flugzeugen minimal.“	Es gibt Auswirkungen auf die Umwelt, jedoch ist der LKW-Verkehr für die Gesellschaft notwendig.	Kleinere Motoren und Stromgeneratoren wären eine Möglichkeit, die Auswirkungen abzdämpfen.	Neue Technik mit angepassten Gesetzen kann die Umweltbelastung verringern.	Senken der Abgaswerte.	Größere Probleme gibt es mit älteren LKWs. "Die neuen sind besser! Die Technik schläft nicht".	Nicht so schlimme Auswirkungen, durch neue, effizientere, Motoren.	Es gibt zu viel Verkehr. Unnötige Fahrten sollen eingespart werden.
VII	<i>Bis auf wenige Fälle sehr positiv.</i>	<i>selten negative Erfahrungen. Moped-Autos und Traktoren behindern LKW am ehesten. Andere LKW-Fahrer schneiden Dränglern (PKW) den Weg ab.</i>	<i>keine Besonderheiten.</i>	<i>unüberlegte Überholmanöver (bes. Fahrbahnen mit Gegenverkehr).</i>	<i>Wohnwägen und Anhänger sind gefährlich.</i>	<i>"Nicht lustig". Andere Verkehrsteilnehmer haben keine Rücksicht/Geduld, wenn ein Mülllaster beim Laden den Verkehr blockiert.</i>	<i>Mit LKWs gibt's keine Probleme, mit PKWs (Überholmanöver, Ungeduld) schon.</i>	<i>PKWs nehmen zu wenig Rücksicht.</i>

	Fahrer 1	Fahrer 2	Fahrer 3	Fahrer 4	Fahrer 5	Fahrer 6	Fahrer 7	Fahrer 8
VIII	„Äußerst notwendig“.	"Jedes System braucht Regeln". Vor allem die Abstandsregel ist sehr sinnvoll.	Sehr wichtig.	Abstandsregel ist sehr wichtig. Kleinlichkeiten (Toleranzgrenzen) bei Kontrollen.	Sehr wichtig.	Sehr wichtig, jedoch halten sich andere LKW-Fahrer nicht immer daran.	Wichtig, jedoch sehr streng, Fahrtpausen sind zu lange.	Sehr wichtig, vor allem die Abstandsregel. Fahrtpausen sollten allerdings flexibler sein.
IX	Ja.	Ja (v. a. bei den neuen Fahrtschreibern). Kontrollen sind jedoch äußerst selten.	Ja.	Teils-Teils. Die Abstandsregel wird nicht immer eingehalten.	Ja.	Teils-teils, manche halten sich nicht immer dran.	Nein, "man kann nicht alles kontrollieren".	Teils-Teils. Was protokolliert wird (Fahrtschreiber), ist sehr effektiv.
X	Schlecht, zu viel Konkurrenz in der Branche.	Reagiert sensibel auf ökonom. Gegebenheiten. Stark gewinnorientierte Branche mit knappen Kalkulationen. Leistungsorientierte Bezahlung nimmt zu, wodurch die Fahrer unter mehr Druck geraten.	Derzeit sehr schlecht. Aufgrund der Benzinpreise und der Wirtschaftskrise versuchen alle Beteiligten die Preise zu drücken. Es gibt in Bulgarien mehr Spediteure als Frächter, so ist die Konkurrenz mit Billigpreisen hoch. Daher wird leider zu oft an Verbesserungen an den Fahrzeugen gespart. Spediteure sparen auch an der Qualität der Frächter.	Mittelmäßig. Zahlungsverzüge von beteiligten Firmen sind häufig.	Billige Konkurrenz aus dem Osten drückt die Preise.	Im Transportwesen wird der Druck immer stärker. Zu viele Fahrer werden eingespart. "Mit den Frächtern passt es, aber die Kunden sind nicht immer korrekt".	Osterweiterung: extrem, aufgrund des Konkurrenz- und Preisdrucks. Die Wirtschaft erholt sich langsam.	Schlecht, es gibt zu viele LKWs und billige Konkurrenz aus dem Osten.
XI	Nein, aufgrund Tätigkeit im Nahverkehr mit geregelten Touren.	Ja/Ja. Aufgrund der Krise musste der Frächter Teile seines Fahrzeugbestandes veräußern. Fahrer aus Osteuropa stellen aufgrund niedriger Löhne eine Konkurrenz dar.		Die Wirtschaftskrise und Osterweiterung sind stark zu spüren.	Nicht so stark, wegen Anstellung bei einem (sicheren) Staatsbetrieb.	Ja, vor allem bei Papier, wo geringe Gewinne erzielt werden.	Zurzeit sehr gut. Angenehme Erfahrungen mit Kunden, Frächtern, Speditionen.	Sehr stark, "der Osten überrollt uns".
XII	Gleichbleibend.	Sie wird weiterhin sensibel auf wirtschaftliche Fluktuationen reagieren.	Ohne Veränderung des Systems keine Änderung.	Abseits der wirtschaftlichen Seite wird es zu neuen Auflagen und Schulungsmaßnahmen kommen.	Neue Weiterbildungsmaßnahmen (5-Jahres-Rhythmus) werden 2014 verpflichtend. Die Kosten könnten auf die Fahrer abgewälzt werden.	"Es wird wieder aufwärts gehen", jedoch nicht wieder das alte Niveau erreichen.	Die Wirtschaft erholt sich bereits, und wird es weiter tun.	Gleichbleibend. "Wer transportiert effizienter von Haus zu Haus"?
XIII	„Aufmerksamkeit und Zivilcourage“.	Der wichtigste Faktor ist der Fahrer.	Der technische Stand des LKWs (v. a. Bremsen und Reifen).	Geschwindigkeiten und Gesamtgewicht einhalten.	Gute technische Ausstattung des LKWS.	Regelmäßige Kontrolle der Lenkzeiten.	Kontrollen & richtige Sicherung der Ladung.	Gleiche Ausbildung (Standards) in allen Ländern.
XIV	„Rücksichtslosigkeit“.	„Unachtsamkeit, Abgelenktheit, Unkonzentriertheit“.	Fahrzeugmängel. Aus Konkurrenzdruck wird an Verbesserungen an den Fahrzeugen gespart.	Überholen von LKW-Zügen in Tunnels.	Gefahrgüter: unbekannte Ladung, unzulässige Sicherung, Kühlung und Abdichtung der Ladung.	„Schwertransporte und Gefahrgut“.	„Zeitdruck, Schlafmangel, gefährliche Ladung“.	Die osteuropäischen LKW-Fahrer, bzw. deren unzeitgemäße Fahrzeuge.

Fragebogen (2.3)

Anhang 3: Fragebogen



Fakultät für Sozialwissenschaften

Nummer

Befragungsort

LKW-Fahrerbefragung

Unfallforschung rettet Leben. Sicherheit im Berufsverkehr beruht jedoch auf vielen unterschiedlichen Dingen, welchen ich mit Ihrer Hilfe näher kommen will. Darüber hinaus möchte ich anhand Ihrer Erfahrungen die Auswirkungen der Wirtschaftskrise auf die Transportwirtschaft beleuchten.

Sie können mir dabei helfen, indem Sie die folgenden Fragen aus Ihrer Sicht beantworten. Es gibt keine richtigen oder falschen Antworten.

Ich garantiere Ihnen, dass Ihre Aussagen dabei völlig anonym bleiben, und nicht an Dritte weitergegeben werden.

Vielen Dank für Ihre Unterstützung und weiterhin
Gute Fahrt!

I. Fahrer

1	Ihr Geschlecht:	<input type="checkbox"/> männlich	<input type="checkbox"/> weiblich
2	Ihr Alter:	_____ /Jahre	
3	Welche Staatsangehörigkeit haben Sie?	<input type="checkbox"/> Österreich	<input type="checkbox"/> eine andere, und zwar: _____
4	Sind Sie für ein österreichisches Unternehmen tätig?	<input type="checkbox"/> Ja	<input type="checkbox"/> Nein, sondern: _____
5	Wie lange arbeiten Sie schon als LKW-Fahrer?	_____	
6	Sind Sie überwiegend im Nah- oder Fernverkehr tätig ? Fernverkehr: ab einer Distanz von 80km	<input type="checkbox"/> überwiegend Nahverkehr <input type="checkbox"/> überwiegend Fernverkehr <input type="checkbox"/> beides (50:50)	
7	Wieviele Kilometer fahren Sie im Jahr?	<input type="checkbox"/> 0 bis 49.999 km <input type="checkbox"/> 50.000 bis 99.999 km <input type="checkbox"/> über 100.000 km	

8 Welche Ladung führen Sie ÜBERWIEGEND mit?

Lebendtransporte Flüssigkeiten (ungefährliche, Tankwagen) Gefahrgüter
 Gefriergüter normale Ladung Frischgüter keine (Einsatzfahrzeug)

9 Fahren Sie eher auf bekannten oder unbekanntem Strecken?

eher bekannte Strecken eher unbekanntem Strecken

10 Fahren Sie überwiegend alleine oder mit Beifahrer?

überwiegend alleine überwiegend mit Beifahrer

11 Wie viele Stunden in der Woche arbeiten Sie durchschnittlich?

_____ /Stunden

12 Wie viele Stunden in der Woche FAHREN Sie durchschnittlich einen LKW?

_____ /Stunden

13 Wie viele Stunden in der Woche arbeiten Sie NACHTS, zwischen 22 und 6 Uhr?

_____ /Stunden

14 Werden von Ihrer Firma Fahrer-Weiterbildungsmaßnahmen organisiert?

Ja, verpflichtend Ja, freiwillig Nein

15 Haben Sie nach der Fahrausbildung an weiteren Fahrer-Schulungen teilgenommen?
Wenn Nie, weiter mit Frage 17

Ja, regelmäßig Ja, mehrmals Ja, einmal Nie

16 Wie würden Sie Ihre letzte Weiterbildungsmaßnahme in Schulnoten bewerten?

1 2 3 4 5

17 Sind Sie momentan ...

selbstständig angestellt sonstiges, und zwar:

18 Wie werden Sie entlohnt?

Fixierter Lohn Grundlohn + leistungsgebundene Provisionen Leistungsgebunden (Aufträge, Kilometer,..) anders, und zwar:

19 Werden Sie von Ihren Vorgesetzten unter Druck gesetzt?

sehr oft eher öfter eher selten nie

20 **Werden Sie von den anderen Versandparteien (Spediteure, Kunden) unter Druck gesetzt?**

- sehr oft eher öfter eher selten nie

21 **Wie würden Sie das Arbeitsklima in Ihrer Firma beschreiben?**

- sehr entspannt eher entspannt eher konfliktgeladen sehr konfliktgeladen

II. Sicherheit

22 **Wie alt ist ihr derzeit gelenkter LKW?**

_____ /Jahre

23 **Für wie wichtig halten Sie folgende technische Einrichtungen im LKW für die Sicherheit?**

	sehr wichtig	teils-teils	nicht wichtig	weiß nicht/ nicht in meinem Fahrzeug verbaut
Abstandsregler?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Spurführungssystem?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Elektronische Fahrdynamikregelung (z.B. ESP)?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Reifendrucküberwachungssystem?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Fahrerairbag?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Anti-Blockier-System (ABS)?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Frontunterfahrschutz?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Heckunterfahrschutz?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Seitenunterfahrschutz?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Reflektierende Konturmarkierungen?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Anderes?	_____			

24 Wie oft kommen bei Ihrem LKW folgende Punkte vor:

	sehr oft (mehrmals im Monat)	öfters (mehrmals im Jahr)	manchmal (1 bis 2 mal im Jahr)	selten (weniger als 1 mal im Jahr)	nie
Überladung?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Falsche oder unzureichende Ladungssicherung?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Mängel an der Bremsanlage?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Mängel an der Bereifung?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Mängel an der Beleuchtung?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Eingeschränkte Funktion der Pedale (durch Gegenstände wie Dosen, etc.)?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Sonstiges?	_____				

25 Wie zufrieden sind Sie mit Ihrem Fahrzeug in Bezug auf die Verkehrssicherheit?

- sehr zufrieden eher zufrieden eher unzufrieden sehr unzufrieden

26 Woran scheitert oft eine vorschriftsgemäße Ladungssicherung?

Mehrfachnennung möglich

- keine geeigneten Haltepunkte am Fahrzeug keine geeigneten Sicherungsmittel Zeitdruck beim Be- und Entladen
- keine genaue Kenntnis über das Ladegut keine genaue Kenntnis der richtigen Sicherungsmethode sonstiges: _____

27 Wie würden Sie den Zustand des hochrangigen Straßennetzes (Autobahnen, Schnellstraßen) in Österreich bewerten?

- sehr gut gut mittelmäßig ausreichend ungenügend

28 Wie würden Sie den Zustand des nachrangigen Straßennetzes (Bundes- und Landesstraßen) in Österreich bewerten?

- sehr gut gut mittelmäßig ausreichend ungenügend

29 Für wie gefährlich halten Sie folgende Verhaltensweisen von LKW-Fahrern:

	sehr gefährlich	eher gefährlich	eher ungefährlich	ungefährlich
knapper Sicherheitsabstand?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
überhöhte Geschwindigkeiten?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
knapper Spurwechsel?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Blockieren von Dränglern?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
den Sicherheitsgurt nicht anlegen?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
sonstiges?	_____			

30 Wie oft beobachten Sie folgende Verhaltensweisen bei LKW-Fahrern:

	sehr oft	öfters	manchmal	selten	nie
knapper Sicherheitsabstand?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
überhöhte Geschwindigkeiten?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
knapper Spurwechsel?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Blockieren von Dränglern?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
den Sicherheitsgurt nicht anlegen?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
sonstiges?	_____				

31 Wie beurteilen Sie generell das Verhalten anderer Verkehrsteilnehmer gegenüber LKW?

sehr partnerschaftlich
 eher partnerschaftlich
 eher rücksichtslos
 sehr rücksichtslos

32 Für wie gefährlich halten Sie folgende Verhaltensweisen von PKW-Fahrern:

	sehr gefährlich	eher gefährlich	eher ungefährlich	ungefährlich
knapper Sicherheitsabstand?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
überhöhte Geschwindigkeiten?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
knapper Spurwechsel?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Drängeln?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
riskante Überholmanöver?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
sonstiges?	<hr/>			

33 Wie oft beobachten Sie folgende Verhaltensweisen bei PKW-Fahrern:

	sehr oft	öfters	manchmal	selten	nie
knapper Sicherheitsabstand?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
überhöhte Geschwindigkeiten?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
knapper Spurwechsel?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Drängeln?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
riskante Überholmanöver?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
sonstiges?	<hr/>				

34 Werden Sie zornig auf andere Straßenbenutzer (bei Fahrfehlern, Behinderungen, udgl.)?

sehr oft
 öfters
 manchmal
 selten
 nie

35 Gibt es Probleme mit folgenden anderen Verkehrsteilnehmern:

	sehr oft	öfters	manchmal	selten	nie
Fahrräder?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Mopeds und Motorräder?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Moped-Autos ?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Busse?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Traktoren und andere Nutzfahrzeuge?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Fußgänger?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

36 Beschreiben Sie bitte das größte Problem mit anderen Verkehrsteilnehmern.
(Außer PKW)

37 Wie hoch würden Sie Ihren Kenntnisstand über die derzeit gültigen gesetzlichen Regelungen im LKW-Transport einschätzen?

sehr hoch hoch mittelmäßig ausreichend sehr gering

38 Wurden Sie von Ihren Vorgesetzten jemals, direkt oder indirekt, zu einer der folgenden Rechtsverletzungen aufgefordert:

Manipulation des Fahrtenschreibers? ja nein

Umgehung von Fahrverboten? ja nein

Übertretung von Beladungsvorschriften? ja nein

Geschwindigkeitsübertretung? ja nein

Fahren bei Krankheit und/oder Medikamenteneinfluss? ja nein

Sonstiges?

39 Legen Sie Ihren Sicherheitsgurt an?

immer meistens selten nie

40 Werden Verkehrsstrafen (außer Alkoholisierung) von Ihren Vorgesetzten bezahlt?

ja nein teilweise

41 Für wie gefährlich halten Sie folgende Beeinträchtigungen beim LKW-Fahren:

sehr gefährlich eher gefährlich eher ungefährlich ungefährlich

leichte Alkoholisierung (bis zu 3 Fl. Bier)?

Aufputzmittel (Kaffee, Energy Drinks)?

eintöniges Fahren?

Zeitdruck?

Ablenkung (z.B. Telefonate)?

Fahren mit ungewohntem Fahrzeug?

Fahren auf unbekanntem Strecken?

Ermüdung durch langes Fahren ohne Ruhezeiten?

gefährliche Witterung?

Sonstiges? _____

42 Haben Sie Probleme die vorgeschriebenen Ruhezeiten einzuhalten?

Wenn nie, Frage 43 überspringen

sehr oft oft manchmal selten nie

43 Liegt das an:

Mehrfachnennung möglich

- Staus? ungenügender mangelhafter Auf Wunsch der
 Parkraum auf Dispositon? Vorgesetzten?
Raststätten?
 Kundenwunsch? Zeitdruck? Sonstiges: _____

44 Fühlen Sie sich beim Fahren müde?

- sehr oft öfters manchmal selten nie

45 Würde eine Verbesserung in den folgenden Bereichen eine Erhöhung der Sicherheit bringen:

	trifft voll und ganz zu	trifft eher zu	trifft eher nicht zu	trifft nicht zu
bessere Fahrerausbildung?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
mehr Weiterbildungsmaßnahmen?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
besserer Ausbauzustand der Straßen?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
länderübergreifende Verkehrs- und Transportvorschriften?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
bessere technische Ausstattung der LKW?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
mehr Kontrollen?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
bessere Logistik?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Sonstiges?				

46 Waren Sie bisher mit einem LKW an Verkehrsunfällen beteiligt?

- Unfall mit Sachschaden Unfall mit Personenschaden nein

47 Was halten Sie für den WICHTIGSTEN Grund für das Entstehen von Gefahren?
Bitte nur eine Nennung!

- Der Fahrer Zustand des LKW Ladung und Ladesicherung andere
 Mangelhafte Verkehrsregeln Zeitdruck Straßenzustand Verkehrs-Teilnehmer

III. Ökonomie und Ökologie

48 Wie würden Sie die DERZEITIGE Situation der Transportwirtschaft einschätzen?

- sehr gut gut mittelmäßig schlecht sehr schlecht

49 Wie würden Sie die Situation der Transportwirtschaft im NÄCHSTEN JAHR einschätzen?

- sehr gut gut mittelmäßig schlecht sehr schlecht

50 Welche der folgenden Aussagen treffen Ihrer Meinung nach auf die Transportwirtschaft zu:

	trifft voll und ganz zu	trifft eher zu	trifft eher nicht zu	trifft nicht zu
Die Transportwirtschaft ist von starker Gewinnorientierung, Preisdruck und Konkurrenz geprägt.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Durch die EU-Ostererweiterung haben Preisdruck und Konkurrenz zugenommen.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Die EU-Ostererweiterung schafft neue Absatzmärkte für die heimische Transportwirtschaft.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Es gibt zu viel LKW-Verkehr.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Die Transportwirtschaft leidet unter der Wirtschaftskrise.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Die Anforderungen an die Fahrer sind gestiegen.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Kosten (Weiterbildung, etc.) werden auf die Fahrer abgewälzt.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Sonstiges?				

51 Inwieweit haben Sie folgende Auswirkungen der Wirtschaftskrise haben Sie in Ihrer Firma beobachtet:

	sehr stark	eher stark	ein wenig	gar nicht
weniger Aufträge?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Betriebsklima hat sich verschlechtert	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Betriebsbesitz (Fahrzeuge, Lagerräume) wurde abgebaut?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Gesamtlöhne der Fahrer sind gesunken?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Arbeitsplätze sind unsicher geworden?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Mitarbeiter wurden abgebaut?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Sonstiges?	_____			

52 Wie schätzen Sie die Auswirkungen des LKW-Verkehrs auf die Umwelt ein?

sehr belastend eher belastend eher nicht belastend nicht belastend

53 Welcher EURO-Klasse gehört Ihr derzeit gelenkter LKW an?

EURO 0 EURO 1 EURO 2 EURO 3 EURO 4

EURO 5 EEV weiß nicht

Ich möchte Ihnen nochmals herzlich für Ihre Hilfe danken und wünsche weiterhin gute Fahrt!

Anhang 4: Befragungsort

Befragungsort	Frequency	Percent	Valid Percent	Cum. Percent
Zweinitz	58	44,3	44,3	44,3
St. Pölten	52	39,7	39,7	84
Magdeburg (D)	11	8,4	8,4	92,4
Sonstige	10	7,6	7,6	100
Total	131	100	100	

Demografie (3.1)

Fragebogen: 1. Ihr Geschlecht...?

Anhang 5: Geschlecht (Frage 1)

Geschlecht	Valide N	Percent	Valid Percent	Cum. Percent
männlich	129	98,5	98,5	98,5
weiblich	2	1,5	1,5	100
Total	131	100	100	

Fragebogen: 2. Ihr Alter... ?

Anhang 6: Alter (Frage 2)

Alter				
Valide N (von 131)	Minimum	Maximum	Mittelwert	Std. Dev
130	23	66	41,33	10,156

Altersklassen				
	Frequency	Percent	Valid Percent	Cum. Percent
18 bis 29 J.	20	15,3	15,4	15,4
30 bis 39 J.	41	31,3	31,5	46,9
40 bis 49 J.	41	31,3	31,5	78,5
50 bis 59 J.	22	16,8	16,9	95,4
60+ Jahre	6	4,6	4,6	100
Sub-Total	130	99,2	100	
Missing	1	0,8		
Total	131	100		

Fragebogen: 5. Wie lange arbeiten Sie schon als LKW-Fahrer?

Anhang 7: Fahrerfahrung (Frage 5)

Fahrerfahrung in Jahren				
Valide N (von 131)	Minimum	Maximum	Mean	Std. Deviation
130	1	45	16,49	9,507

Fragebogen: 3. Welche Staatsbürgerschaft haben Sie?

Anhang 8: Staatsbürgerschaft (Frage 3)

Staatsbürgerschaft				
	Frequency	Percent	Valid Percent	Cum. Percent
Österreich	106	80,9	80,9	80,9
andere	25	19,1	19,1	100
Total	131	100	100	

Andere Staatsbürgerschaft				
	Frequency	Percent	Valid Percent	Cum. Percent
BG	3	2,3	12	12
CH	1	0,8	4	16
D	11	8,4	44	60
HR	1	0,8	4	64
I	3	2,3	12	76
NL	1	0,8	4	80
SLO	3	2,3	12	92
SRB	1	0,8	4	96
TR	1	0,8	4	100
Total	25	19,1	100	

Fragebogen: 4. Sind Sie für ein österreichisches Unternehmen tätig?

Anhang 9: Herkunft des Unternehmens (Frage 4)

Herkunft des Unternehmens				
	Frequency	Percent	Valid Percent	Cum. Percent
Österreich	109	83,2	83,2	83,2
Ausland	22	16,8	16,8	100
Total	131	100	100	

Ausländische Unternehmen				
	Frequency	Percent	Valid Percent	Cum. Percent
BG	3	2,3	13,6	13,6
CH	1	0,8	4,5	18,2
D	11	8,4	50	68,2
HR	1	0,8	4,5	72,7
I	3	2,3	13,6	86,4
NL	1	0,8	4,5	90,9
SLO	1	0,8	4,5	95,5
TR	1	0,8	4,5	100
Total	22	16,8	100	

Arbeitsbedingungen (3.2)

Berufsstatus, Tätigkeitsbereich & Beladung (3.2.1)

Fragebogen: 17. Sind Sie momentan... ?

Anhang 10: Berufsstatus (Frage 17)

Berufsstatus				
	Frequency	Percent	Valid Percent	Cum. Percent
selbstständig	14	10,7	10,7	10,7
angestellt	115	87,8	87,8	98,5
sonstiges	2	1,5	1,5	100
Total	131	100	100	

Fragebogen: 6. Sind Sie überwiegend im Nah- oder Fernverkehr tätig?

Anhang 11: Tätigkeitsbereich (Frage 6)

Tätigkeitsbereich				
	Frequency	Percent	Valid Percent	Cum. Percent
Nahverkehr	51	38,9	38,9	38,9
Fernverkehr	45	34,4	34,4	73,3
beides	35	26,7	26,7	100
Total	131	100	100	

Fragebogen: 8. Welche Ladung führen Sie überwiegend mit?

Anhang 12: Übliche Beladung (Frage 8)

Übliche Beladung				
	Frequency	Percent	Valid Percent	Cum. Percent
Lebendtransporte	6	4,6	4,6	4,6
Flüssigkeiten	11	8,4	8,4	13
Gefahrgüter	17	13	13	26
Gefriergüter	5	3,8	3,8	29,8
normale Ladung	70	53,4	53,4	83,2
Frischgüter	20	15,3	15,3	98,5
keine (Einsatzfz)	2	1,5	1,5	100
Total	131	100	100	

Streckenkenntnis, Jahresfahrleistung, Fahrbesatzung & Entlohnung (3.2.2)

Fragebogen: 9. Fahren Sie eher auf bekannten oder unbekanntem Strecken?

Anhang 13: Streckenkenntnis (Frage 9)

Streckenkenntnis				
	Frequency	Percent	Valid Percent	Cum. Percent
bekannte Str.	117	89,3	89,3	89,3
unbekannte Str.	14	10,7	10,7	100
Total	131	100	100	

Fragebogen: 7. Wie viele Kilometer fahren Sie im Jahr?

Anhang 14: Fahrleistung/Jahr (Frage 7)

Jahreskilometer				
	Frequency	Percent	Valid Percent	Cum. Percent
bis 49.999 km	33	25,2	25,2	25,2
50.000 bis 99.999 km	55	42	42	67,2
100.000+ km	43	32,8	32,8	100
Total	131	100	100	

Fragebogen: 10. Fahren Sie überwiegend alleine oder mit Beifahrer?

Anhang 15: Fahrbesatzung (Frage 10)

Fahrbesatzung				
	Frequency	Percent	Valid Percent	Cum. Percent
überwiegend alleine	106	80,9	82,2	82,2
mit Beifahrer	23	17,6	17,8	100
Sub-Total	129	98,5	100	
Missing	2	1,5		
Total	131	100		

Fragebogen: 18. Wie werden Sie entlohnt?

Anhang 16: Entlohnung (Frage 18)

Art der Entlohnung	Frequency	Percent	Valid Percent	Cum. Percent
fixierter Lohn	61	46,6	46,9	46,9
Grundlohn + Provision	40	30,5	30,8	77,7
Leistungsgebunden	19	14,5	14,6	92,3
anders (Selbstständig.)	10	7,6	7,7	100
Sub-Total	130	99,2	100	
Missing	1	0,8		
Total	131	100		

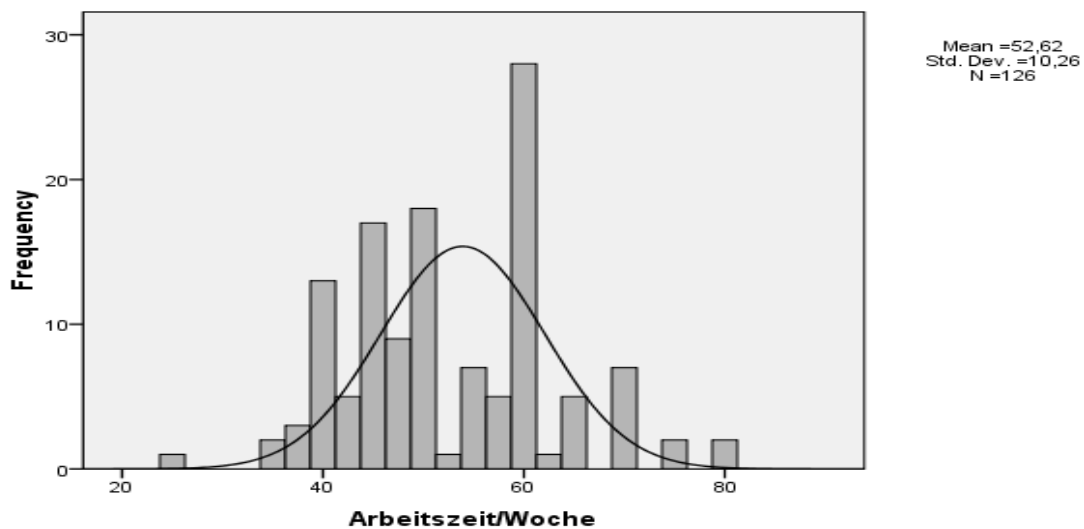
Arbeits- und Ruhezeiten (3.2.2)

Fragebogen: 11. Wie viele Stunden in der Woche arbeiten Sie durchschnittlich?

Anhang 17: Arbeitszeiten (Frage 11) nach Tätigkeitsbereich - Mittelwerte

Arbeitszeit/Woche	Mean	Minimum	Maximum	N	Std. Dev
Nahverkehr	47,95	25	80	48	10,147
Fernverkehr	56,72	40	80	43	8,735
beides	54	40	75	35	9,816
Sub-Total	52,62	25	80	126	10,26
Missing				5	
Total				131	

Histogram



Anhang 18: Durchschnittliche Arbeitszeiten über 60 Stunden / Tätigkeitsbereich - Kreuztabelle

60 Stundengrenze / Tätigkeitsbereich - Kreuztabelle				
	Überwiegend Nahverkehr	Überwiegend Fernverkehr	beides	Total
Arbeitszeit bis 59 h	37	22	22	81
% - Spalte	77,1%	51,2%	62,9%	64,3%
Arbeitszeit bei 60 h	8	13	7	28
% - Spalte	16,7%	30,2%	20,0%	22,2%
Arbeitszeit über 60 h	3	8	6	17
% - Spalte	6,3%	18,6%	17,1%	13,5%
Total	48	43	35	126
% - Spalte	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%

Fragebogen: 13. Wie viele Stunden in der Woche arbeiten Sie nachts, zwischen 22 und 6 Uhr?

Anhang 19: Nachtarbeit (Frage 13) nach Tätigkeitsbereich - Mittelwerte

Nachtarbeit/Woche						
Tätigkeitsbereich	Mean	N	Minimum	Maximum	Std. Dev	
Nahverkehr	7,57	47	0	60	15,514	
Fernverkehr	13,47	45	0	40	10,968	
beides	10,85	34	0	40	12,842	
Sub-Total	10,56	126	0	60	13,449	
Missing		5				
Total		131				

Anhang 20: Anteil der Nachtarbeit an der Gesamtarbeitszeit

Anteil Nachtarbeit an der Gesamtarbeitszeit				
	Frequency	Percent	Valid Percent	Cum. Percent
0%	52	39,7	41,6	41,6
1 - 24 %	36	27,5	28,8	70,4
25 - 49 %	16	12,2	12,8	83,2
50 - 74 %	16	12,2	12,8	96
75 - 100 %	5	3,8	4	100
Sub-Total	125	95,4	100	
Missing	6	4,6		
Total	131	100		

Fragebogen: 12. Wie viele Stunden in der Woche fahren Sie durchschnittlich einen LKW?

Anhang 21: Fahrzeiten (Frage 12) nach Tätigkeitsbereich - Mittelwerte

Fahrzeit/Woche					
Tätigkeitsbereich	Mean	N	Std. Deviation	Minimum	Maximum
Nahverkehr	33,88	50	12,885	0	70
Fernverkehr	45,09	44	8,553	14	65
beides	43,43	35	12,526	20	75
Sub-Total	40,29	129	12,509	0	75
Missing		2			
Total		131			

Anhang 22: Fahrzeiten über 50 Stunden

Fahrzeiten über 50 Wochenstunden				
	Frequency	Percent	Valid Percent	Cum. Percent
Fahrzeiten bis 49 h	99	75,6	76,7	76,7
Fahrzeiten über 50 h	30	22,9	23,3	100
Sub-Total	129	98,5	100	
Missing	2	1,5		
Total	131	100		

Anhang 23: Fahrzeiten über 56 Stunden

Fahrzeiten über 56 Wochenstunden				
	Frequency	Percent	Valid Percent	Cum. Percent
Fahrzeit bis 56 h	119	90,8	92,2	92,2
Fahrzeit über 56 h	10	7,6	7,8	100
Sub-Total	129	98,5	100	
Missing	2	1,5		
Total	131	100		

Anhang 24: Nebenaufgaben nach Tätigkeitsbereich - Mittelwerte

Nebenaufgaben					
Tätigkeitsbereich	Mean	N	Std. Deviation	Minimum	Maximum
Nahverkehr	14,21	46	11,051	0	40
Fernverkehr	12,38	42	7,635	0	46
Beides	10,57	35	8,403	0	35
Sub-Total	12,55	123	9,299	0	46
Missing		8			
Total		131			

Die Nebenaufgaben ergeben sich aus der Gesamtarbeitszeit minus der Fahrzeit.

Anhang 25: T-Tests: Arbeitszeiten, Nachtarbeit, Fahrzeiten, Nebentätigkeiten

Merkmal	Testgruppen		Levene-Test		t-Test					95 % Konfidenzintervall der Differenz		
	Gruppe	n	Mittelwert	F	Signifikanz	t	df	Signifikanz (2 Seitig)	Mittelwert-Differenz	Standardfehler der Differenz	Untergrenze	Obergrenze
Gesamtarbeitszeiten												
Nahverkehr	48	47,95	0,428	0,515*	-4,395	89	0,000	-8,773	1,996	-12,739	-4,807	
Fernverkehr	43	56,72										
Nahverkehr	48	47,95	0,173	0,678*	-2,720	81	0,008	-6,052	2,225	-10,479	-1,625	
Beides	35	54										
Fernverkehr	43	56,72	1,333	0,252*	1,294	76	0,199	2,721	2,102	-1,466	6,908	
Beides	35	54										
Nachtarbeit												
Nahverkehr	47	7,57	0,771	0,382*	-2,095	90	0,039	-5,892	2,812	-11,479	-0,305	
Fernverkehr	45	13,47										
Nahverkehr	47	7,57	0,027	0,870*	-1,007	79	0,317	-3,278	3,255	-9,758	3,201	
Beides	34	10,85										
Fernverkehr	45	13,47	0,717	0,400*	0,975	77	0,333	2,614	2,683	-2,729	7,956	
Beides	34	10,85										
Fahrzeiten												
Nahverkehr	50	33,88	7,517	0,007**	-5,022	85,832	0,000	-11,211	2,232	-15,649	-6,773	
Fernverkehr	44	45,09										
Nahverkehr	50	33,88	0,093	0,761*	-3,401	83	0,001	-9,549	2,808	-15,133	-3,964	
Beides	35	43,43										
Fernverkehr	44	45,09	4,921	0,029**	0,671	57,629	0,505	1,662	2,479	-3,301	6,625	
Beides	35	43,43										
Zusatztätigkeiten												
Nahverkehr	46	14,21	10,871	0,001**	0,908	80,271	0,367	1,826	2,011	-2,175	5,827	
Fernverkehr	42	12,38										
Nahverkehr	46	14,21	4,465	0,38**	1,682	78,999	0,097	3,635	2,161	-0,667	7,937	
Beides	35	10,57										
Fernverkehr	42	12,38	1,333	0,252*	0,989	75	0,326	1,810	1,829	-1,834	5,453	
Beides	35	10,57										

* Varianzen sind gleich

** Varianzen sind nicht gleich

Anhang 26: T-Test Anteil der Nebentätigkeiten an der Gesamtarbeitszeit

Merkmal	Testgruppen		Levene-Test		t-Test					95 % Konfidenzintervall der Differenz		
	Gruppe	n	Mittelwert	F	Signifikanz	t	df	Signifikanz (2 Seitig)	Mittelwert-Differenz	Standardfehler der Differenz	Untergrenze	Obergrenze
Anteil der Nebentätigkeiten an der Gesamtarbeitszeit												
Nahverkehr	46	29,26 %	22,079	0,000**	2,241	73,701	0,028	8,090	3,610	0,896	15,284	
Fernverkehr	42	21,17 %										
Nahverkehr	46	29,26 %	6,567	0,012**	2,282	78,875	0,025	9,151	4,011	1,167	17,134	
Beides	35	20,11 %										
Fernverkehr	42	21,17 %	4,499	0,037**	0,333	64,860	0,740	1,060	3,188	-5,306	7,427	
Beides	35	20,11 %										

* Varianzen sind gleich

** Varianzen sind nicht gleich

Fragebogen 42: Haben Sie Probleme, die vorgeschriebenen Ruhezeiten einzuhalten?

(Filterfrage für 43)

Anhang 27: Probleme beim Einhalten der Ruhezeiten - Häufigkeit (Frage 42)

Probleme, vorgeschriebene Ruhezeiten einzuhalten				
	Frequency	Percent	Valid Percent	Cum. Percent
sehr oft	6	4,6	4,6	4,6
oft	15	11,5	11,5	16
manchmal	46	35,1	35,1	51,1
selten	31	23,7	23,7	74,8
nie	33	25,2	25,2	100
Total	131	100	100	

Anhang 28: Rastprobleme/Gesamtarbeitszeit klassiert – Kreuztabelle und Assoziation

Probleme, vorgeschriebene Ruhezeiten einzuhalten / Gesamtarbeitszeit klassiert - Kreuztabelle							
	25 bis 34 h	35 bis 44 h	45 bis 54 h	55 bis 64 h	65 bis 74 h	75+ h	Total
nie	1	11	14	7	0	0	33
% - Spalte	100,0%	44,0%	32,6%	17,1%	0,0%	0,0%	26,2%
selten	0	7	12	7	2	2	30
% - Spalte	0,0%	28,0%	27,9%	17,1%	16,7%	50,0%	23,8%
manchmal	0	6	12	18	7	1	44
% - Spalte	0,0%	24,0%	27,9%	43,9%	58,3%	25,0%	34,9%
oft	0	1	4	7	1	1	14
% - Spalte	0,0%	4,0%	9,3%	17,1%	8,3%	25,0%	11,1%
sehr oft	0	0	1	2	2	0	5
% - Spalte	0,0%	0,0%	2,3%	4,9%	16,7%	0,0%	4,0%
Total	1	25	43	41	12	4	126
% - Spalte	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%

Probleme, vorgeschriebene Ruhezeiten einzuhalten / Gesamtarbeitszeit klassiert - Assoziation					
		Value	Asymp. Std	Approx. T ^b	Approx. Sig.
Ordinal by Ordinal	Kendall's tau-b	0,321	0,063	5,037	0,000
	Kendall's tau-c	0,294	0,058	5,037	0,000
	Gamma	0,432	0,081	5,037	0,000
N of Valid Cases		126			
^a Not assuming the null hypothesis.					
^b Using the asymptotic standard error assuming the null hypothesis.					

Anhang 29: Rastprobleme/Fahrzeit klassiert – Kreuztabelle und Assoziation

Probleme, vorgeschriebene Ruhezeiten einzuhalten / Fahrzeiten klassiert - Kreuztabelle								
	1 bis 19 h	20 bis 29 h	30 bis 39 h	40 bis 49 h	50 bis 59 h	60 bis 69 h	70+ h	Total
nie	4	6	10	10	2	0	0	32
% - Spalte	80,0%	46,2%	31,3%	20,4%	10,0%	0,0%	0,0%	24,8%
selten	1	2	8	12	4	1	2	30
% - Spalte	20,0%	15,4%	25,0%	24,5%	20,0%	14,3%	66,7%	23,3%
manchmal	0	5	10	21	7	3	0	46
% - Spalte	0,0%	38,5%	31,3%	42,9%	35,0%	42,9%	0,0%	35,7%
oft	0	0	4	3	6	2	0	15
% - Spalte	0,0%	0,0%	12,5%	6,1%	30,0%	28,6%	0,0%	11,6%
sehr oft	0	0	0	3	1	1	1	6
% - Spalte	0,0%	0,0%	0,0%	6,1%	5,0%	14,3%	33,3%	4,7%
Total	5	13	32	49	20	7	3	129
% - Spalte	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%

Probleme, vorgeschriebene Ruhezeiten einzuhalten / Fahrzeiten klassiert - Assoziation					
		Value	Asymp. Std	Approx. T ^b	Approx. Sig.
Ordinal by Ordinal	Kendall's tau-b	0,31	0,066	4,546	0,000
	Kendall's tau-c	0,29	0,064	4,546	0,000
	Gamma	0,408	0,084	4,546	0,000
N of Valid Cases		129			
^a Not assuming the null hypothesis.					
^b Using the asymptotic standard error assuming the null hypothesis.					

Fragebogen 43: Liegt das an ...? (6 Items)

Anhang 30: ZSFG: Gründe, die Ruhezeiten nicht einzuhalten (Frage 43)

Rastprobleme	Ja*	Nein*
Staus	57,7 %	42,3 %
Mangelhafte Disposition	40,2 %	59,8 %
Zeitdruck	40,2 %	59,8 %
Kundenwunsch	38,1 %	61,9 %
Ungenügender Parkraum auf Raststätten	25,8 %	74,2 %
Auf Wunsch von Vorgesetzten	14,6 %	85,4 %
		*gültige % N = 112

Anhang 31: Staus

Staus				
	Frequency	Percent	Valid Percent	Cum. Percent
ja	56	42,7	57,7	57,7
nein	41	31,3	42,3	100
Sub-Total	97	74	100	
Missing: Filterfrage	33	25,2		
Missing	1	0,8		
Total	131	100		

Anhang 32: Ungenügender Parkraum auf Raststätten

Ungenügender Parkraum auf Raststätten				
	Frequency	Percent	Valid Percent	Cum. Percent
ja	25	19,1	25,8	25,8
nein	72	55	74,2	100
Sub-Total	97	74	100	
Missing: Filterfrage	33	25,2		
Missing	1	0,8		
Total	131	100		

Anhang 33: Mangelhafte Disposition

Mangelhafte Disposition				
	Frequency	Percent	Valid Percent	Cum. Percent
ja	39	29,8	40,2	40,2
nein	58	44,3	59,8	100
Sub-Total	97	74	100	
Missing Filterfrage	33	25,2		
Missing	1	0,8		
Total	131	100		

Anhang 34: Wunsch von Vorgesetzten

Wunsch von Vorgesetzten				
	Frequency	Percent	Valid Percent	Cum. Percent
ja	14	10,7	14,6	14,6
nein	82	62,6	85,4	100
Sub-Total	96	73,3	100	
Missing: Filterfrage	33	25,2		
Missing	2	1,5		
Total	131	100		

Anhang 35: Kundenwunsch

Kundenwunsch				
	Frequency	Percent	Valid Percent	Cum. Percent
ja	37	28,2	38,1	38,1
nein	60	45,8	61,9	100
Sub-Total	97	74	100	
Missing: Filterfrage	33	25,2		
Missing	1	0,8		
Total	131	100		

Anhang 36: Zeitdruck

Zeitdruck				
	Frequency	Percent	Valid Percent	Cum. Percent
ja	39	29,8	40,2	40,2
nein	58	44,3	59,8	100
Sub-Total	97	74	100	
Missing: Filterfrage	33	25,2		
Missing	1	0,8		
Total	131	100		

Druck und Arbeitsbedingungen (3.2.3)

Fragebogen: 19. Werden Sie von Ihren Vorgesetzten unter Druck gesetzt?

Anhang 37: Druck von Vorgesetzten (Frage 19)

Druck von den Vorgesetzten				
	Frequency	Percent	Valid Percent	Cum. Percent
sehr oft	6	4,6	5	5
eher öfter	25	19,1	20,7	25,6
eher selten	62	47,3	51,2	76,9
nie	28	21,4	23,1	100
Sub-Total	121	92,4	100	
Missing	10	7,6		
Total	131	100		

Fragebogen: 20. Werden Sie von den anderen Versandparteien (Spediteure, Kunden) unter Druck gesetzt?

Anhang 38: Kundendruck (Frage 20)

Druck von Kunden und Auftraggebern				
	Frequency	Percent	Valid Percent	Cum. Percent
sehr oft	8	6,1	6,3	6,3
eher öfter	35	26,7	27,6	33,9
eher selten	53	40,5	41,7	75,6
nie	31	23,7	24,4	100
Sub-Total	127	96,9	100	
Missing	4	3,1		
Total	131	100		

Fragebogen: 21. Wie würden Sie das Arbeitsklima in Ihrer Firma beschreiben?

Anhang 39: Arbeitsklima (Frage 21)

Arbeitsklima				
	Frequency	Percent	Valid Percent	Cum. Percent
sehr entspannt	21	16	17,9	17,9
eher entspannt	75	57,3	64,1	82,1
eher konfliktgeladen	18	13,7	15,4	97,4
sehr konfliktgeladen	3	2,3	2,6	100
Sub-Total	117	89,3	100	
Missing	14	10,7		
Total	131	100		

Fahrerfortbildung (3.3)

Fragebogen: 14. Werden von Ihrer Firma Fahrer-Weiterbildungsmaßnahmen organisiert?

Anhang 40: Organisation von Weiterbildungsmaßnahmen im Unternehmen (Frage 14)

Firma organisiert Fahrerweiterbildungsmaßnahmen				
	Frequency	Percent	Valid Percent	Cum. Percent
ja, verpflichtend	52	39,7	40,3	40,3
ja, freiwillig	47	35,9	36,4	76,7
nein	30	22,9	23,3	100
Sub-Total	129	98,5	100	
Missing	2	1,5		
Total	131	100		

Fragebogen: 15. Haben Sie nach der Fahrausbildung an weiteren Fahrer-Schulungen teilgenommen?

Filterfrage für 16

Anhang 41: Teilnahme an Weiterbildungsmaßnahmen (Frage 15)

Teilnahme an Weiterbildungsmaßnahmen				
	Frequency	Percent	Valid Percent	Cum. Percent
ja, regelmäßig	27	20,6	21,4	21,4
ja, mehrmals	48	36,6	38,1	59,5
ja, einmal	33	25,2	26,2	85,7
nie	18	13,7	14,3	100
Sub-Total	126	96,2	100	
Missing	5	3,8		
Total	131	100		

Fragebogen: 16. Wie würden Sie Ihre letzte Weiterbildungsmaßnahme in Schulnoten bewerten?

Anhang 42: Bewertung der letzten Weiterbildungsmaßnahme (Frage 16)

Bewertung der letzten Weiterbildungsmaßnahme in Schulnoten				
	Frequency	Percent	Valid Percent	Cum. Percent
sehr gut	19	14,5	18,1	18,1
gut	51	38,9	48,6	66,7
mittelmäßig	34	26	32,4	99
ausreichend	0	0	0	99
ungenügend	1	0,8	1	100
Sub-Total	105	80,2	100	
Missing: Filterfrage	18	13,7		
Missing	8	6,1		
Total	131	100		

Physikalische Umwelt (3.4)

Fahrzeugzustand und Ladungssicherung (3.4.1)

Fragebogen 22: Wie alt ist ihr derzeit gelenkter LKW?

Anhang 43: Alter des LKWs (Frage 22)

Alter des LKWs				
Valide N (von 131)	Minimum	Maximum	Mean	Std. Deviation
130	1	22	5,45	4,027

Alter des LKWs rekodiert				
	Frequency	Percent	Valid Percent	Cum. Percent
1 bis 5 Jahre	83	63,4	63,8	63,8
6 bis 10 Jahre	35	26,7	26,9	90,8
11 bis 15 Jahre	7	5,3	5,4	96,2
16+ Jahre	5	3,8	3,8	100
Sub-Total	130	99,2	100	
Missing	1	0,8		
Total	131	100		

Fragebogen 24: Wie oft kommen bei Ihrem LKW folgende Punkte vor? (6 Items)

Anhang 44: Fahrzeugmängel-Überladung

Fahrzeugmängel-Überladung				
	Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
sehr oft (mehrmals im Monat)	12	9,2	9,2	9,2
öfters (mehrmals im Jahr)	32	24,4	24,4	33,6
manchmal (1 bis 2 mal im Jahr)	45	34,4	34,4	67,9
selten (weniger als 1 mal im Jahr)	20	15,3	15,3	83,2
nie	22	16,8	16,8	100
Total	131	100	100	

Anhang 45: Fahrzeugmängel-Ladungssicherung

Fahrzeugmängel-Ladungssicherung				
	Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
sehr oft (mehrmals im Monat)	3	2,3	2,3	2,3
öfters (mehrmals im Jahr)	4	3,1	3,1	5,3
manchmal (1 bis 2 mal im Jahr)	22	16,8	16,8	22,1
selten (weniger als 1 mal im Jahr)	42	32,1	32,1	54,2
nie	60	45,8	45,8	100
Total	131	100	100	

Anhang 46: Fahrzeugmängel-Bremsen

Fahrzeugmängel-Bremsen				
	Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
sehr oft (mehrmals im Monat)	0	0	0	0
öfters (mehrmals im Jahr)	0	0	0	0
manchmal (1 bis 2 mal im Jahr)	7	5,3	5,4	5,4
selten (weniger als 1 mal im Jahr)	43	32,8	33,1	38,5
nie	80	61,1	61,5	100
Sub-Total	130	99,2	100	
Missing	1	0,8		
Total	131	100		

Anhang 47: Fahrzeugmängel-Bereifung

Fahrzeugmängel-Bereifung				
	Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
sehr oft (mehrmals im Monat)	0	0	0	0
öfters (mehrmals im Jahr)	0	0	0	0
manchmal (1 bis 2 mal im Jahr)	7	5,3	5,4	5,4
selten (weniger als 1 mal im Jahr)	46	35,1	35,4	40,8
nie	77	58,8	59,2	100
Sub-Total	130	99,2	100	
Missing	1	0,8		
Total	131	100		

Anhang 48: Fahrzeugmängel-Beleuchtung

Fahrzeugmängel-Beleuchtung				
	Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
sehr oft (mehrmals im Monat)	0	0	0	0
öfters (mehrmals im Jahr)	1	0,8	0,8	0,8
manchmal (1 bis 2 mal im Jahr)	17	13	13,1	13,8
selten (weniger als 1 mal im Jahr)	63	48,1	48,5	62,3
nie	49	37,4	37,7	100
Sub-Total	130	99,2	100	
Missing	1	0,8		
Total	131	100		

Anhang 49: Fahrzeugmängel-Klemmende Pedale

Fahrzeugmängel-Klemmende Pedale				
	Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
sehr oft (mehrmals im Monat)	0	0	0	0
öfters (mehrmals im Jahr)	0	0	0	0
manchmal (1 bis 2 mal im Jahr)	0	0	0	0
selten (weniger als 1 mal im Jahr)	4	3,1	3,1	3,1
nie	127	96,9	96,9	100
Total	131	100	100	

Anhang 50: Fahrzeugnahe Mängel (Bremsen, Beleuchtung, Bereifung) in Klassen

Fahrzeugnahe Mängel (Bereifung, Beleuchtung, Bremsen)				
	Frequency	Percent	Valid Percent	Cum. Percent
Keine Mängel	43	32,8	33,6	33,6
Kaum Mängel	70	53,4	54,7	88,3
Selten Mängel	15	11,5	11,7	100
Sub-Total	128	97,7	100	
Missing	3	2,3		
Total	131	100		

Anhang 51: Fahrzeugnahe Mängel/Fahrzeugalter klassiert - Kreuztabelle und Assoziation

Fahrzeugnahe Mängel (Bremsen, Beleuchtung, Bereifung) / Alter des LKWs klassiert - Kreuztabelle					
	1 bis 5 Jahre	6 bis 10 Jahre	11 bis 15 Jahre	16+ Jahre	Total
Keine Mängel	35	5	1	2	43
% - Spalte	42,2%	14,7%	16,7%	50,0%	33,9%
Kaum Mängel	43	21	3	2	69
% - Spalte	51,8%	61,8%	50,0%	50,0%	54,3%
Selten Mängel	5	8	2	0	15
% - Spalte	6,0%	23,5%	33,3%	0,0%	11,8%
Total	83	34	6	4	127
% - Spalte	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%

Fahrzeugnahe Mängel (Bremsen, Beleuchtung, Bereifung) / Fahrzeugalter - Assoziation					
	Value	Asymp. Std. Error ^a	Approx. T ^b	Approx. Sig.	
Ordinal by Ordinal Kendall's tau-b	0,258	0,078	3,219	0,001	
Kendall's tau-c	0,207	0,064	3,219	0,001	
Gamma	0,46	0,133	3,219	0,001	
N of Valid Cases	127				
^a Not assuming the null hypothesis.					
^b Using the asymptotic standard error assuming the null hypothesis.					

Anhang 52: Fahrzeugnahe Mängel/Jahresfahrleistung - Kreuztabelle und Assoziation

Fahrzeugnahe Mängel (Bremsen, Beleuchtung, Bereifung) / Jahreskilometer - Kreuztabelle				
	0 bis 49.999 km	50.000 bis 99.999 km	über 100.000 km	Total
Keine Mängel	14	18	11	43
% - Spalte	43,8%	33,3%	26,2%	33,6%
Kaum Mängel	17	29	24	70
% - Spalte	53,1%	53,7%	57,1%	54,7%
Selten Mängel	1	7	7	15
% - Spalte	3,1%	13,0%	16,7%	11,7%
Total	32	54	42	128
% - Spalte	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%

Fahrzeugnahe Mängel / Jahreskilometer - Assoziation					
		Value	Asymp. Std. Error ^a	Approx. T ^b	Approx. Sig.
Ordinal by Ordinal	Kendall's tau-b	0,159	0,076	2,078	0,038
	Kendall's tau-c	0,146	0,07	2,078	0,038
	Gamma	0,259	0,121	2,078	0,038
N of Valid Cases		128			
^a Not assuming the null hypothesis.					
^b Using the asymptotic standard error assuming the null hypothesis.					

Fragebogen 38: Woran scheitert oft eine vorschriftsgemäße Ladungssicherung? (5 Items)

Anhang 53: ZSFG: Scheitern der Ladungssicherung (Frage 38)

Scheitern der Ladungssicherung	Ja*	Nein*
Zeitdruck beim Be- und Entladen	59,2 %	40,8 %
Keine geeigneten Haltepunkte	33,8 %	66,2 %
Keine geeigneten Sicherungsmittel	26,9 %	73,1 %
Keine genaue Kenntnis über das Ladegut	19,2 %	80,8 %
Keine genaue Kenntnis der richtigen Sicherungsmethode	16,9 %	83,1 %
	*gültige % N = 112	

Anhang 54: Keine geeigneten Haltepunkte im Fahrzeug

Keine geeigneten Haltepunkte				
	Frequency	Percent	Valid Percent	Cum. Percent
ja	44	33,6	33,8	33,8
nein	86	65,6	66,2	100
Sub-Total	130	99,2	100	
Missing	1	0,8		
Total	131	100		

Anhang 55: Keine geeigneten Sicherungsmittel

Keine geeigneten Sicherungsmittel				
	Frequency	Percent	Valid Percent	Cum. Percent
ja	35	26,7	26,9	26,9
nein	95	72,5	73,1	100
Sub-Total	130	99,2	100	
Missing	1	0,8		
Total	131	100		

Anhang 56: Zeitdruck beim Be- und Entladen

Zeitdruck				
	Frequency	Percent	Valid Percent	Cum. Percent
ja	77	58,8	59,2	59,2
nein	53	40,5	40,8	100
Sub-Total	130	99,2	100	
Missing	1	0,8		
Total	131	100		

Anhang 57: Keine genaue Kenntnis über das Ladegut

Keine genaue Kenntnis über das Ladegut				
	Frequency	Percent	Valid Percent	Cum. Percent
ja	25	19,1	19,2	19,2
nein	105	80,2	80,8	100
Sub-Total	130	99,2	100	
Missing	1	0,8		
Total	131	100		

Anhang 58: Keine genaue Kenntnis der richtigen Sicherungsmethode

Keine genaue Kenntnis der richtigen Sicherungsmethode				
	Frequency	Percent	Valid Percent	Cum. Percent
ja	22	16,8	16,9	16,9
nein	108	82,4	83,1	100
Sub-Total	130	99,2	100	
Missing	1	0,8		
Total	131	100		

Verkehrssicherheit des LKW (3.4.2)

Fragebogen 23: Wie wichtig halten Sie folgende technischen Einrichtungen im LKW für die Sicherheit? (10 Items)

Anhang 59: ZSFG: Sicherheitsrelevanz technischer Einrichtungen (Frage 23)

Technische Einrichtungen	Sehr wichtig*	Teils-teils*	Nicht Wichtig*	Weiß nicht*
Anti-Blockier-System	86,6 %	8 %	0,9 %	3,8 %
Fahrerairbag	73,9 %	15,3 %	1,8 %	9 %
Reflektierende Konturmarkierungen	74,5 %	17,3 %	6,4 %	1,8 %
Heckunterfahrschutz	58 %	29,5 %	3,6 %	8,9 %
Seitenunterfahrschutz	58 %	27,7 %	6,3 %	8 %
Frontunterfahrschutz	53,6 %	29,5 %	7,1 %	9,8 %
Reifendrucküberwachungssystem	46,4 %	22,3 %	7,1 %	24,1 %
Elektr. Fahrdynamikregelung	44,6 %	33,9 %	2,7 %	18,8 %
Abstandsregler	34,8 %	31,3 %	12,5 %	21,4 %
Spurführungsassistent	26,8 %	33 %	14,3 %	25,9 %
			*gültige %	N = 112

Anhang 60: Anti-Blockier-System

Anti-Blockier-System				
	Frequency	Percent	Valid Percent	Cum. Percent
sehr wichtig	97	74	86,6	86,6
teils-teils	9	6,9	8	94,6
nicht wichtig	1	0,8	0,9	95,5
weiß nicht/n verbaut	5	3,8	4,5	100
Sub-Total	112	85,5	100	
Missing: Pretest	19	14,5		
Total	131	100		

Anhang 61: Fahrerairbag

Fahrerairbag				
	Frequency	Percent	Valid Percent	Cum. Percent
sehr wichtig	82	62,6	73,9	73,9
teils-teils	17	13	15,3	89,2
nicht wichtig	2	1,5	1,8	91
weiß nicht/n verbaut	10	7,6	9	100
Sub-Total	111	84,7	100	
Missing: Pretest	19	14,5		
Missing	1	0,8		
Total	131	100		

Anhang 62: Reflektierende Konturmarkierungen

Reflektierende Konturmarkierungen				
	Frequency	Percent	Valid Percent	Cum. Percent
sehr wichtig	82	62,6	74,5	74,5
teils-teils	19	14,5	17,3	91,8
nicht wichtig	7	5,3	6,4	98,2
weiß nicht/n verbaut	2	1,5	1,8	100
Total	110	84	100	
Missing: Pretest	19	14,5		
Missing	2	1,5		
Total	131	100		

Anhang 63: Heckunterfahrschutz

Heckunterfahrschutz				
	Frequency	Percent	Valid Percent	Cum. Percent
sehr wichtig	65	49,6	58	58
teils-teils	33	25,2	29,5	87,5
nicht wichtig	4	3,1	3,6	91,1
weiß nicht/n verbaut	10	7,6	8,9	100
Sub-Total	112	85,5	100	
Missing: Pretest	19	14,5		
Total	131	100		

Anhang 64: Seitenunterfahrschutz

Seitenunterfahrschutz				
	Frequency	Percent	Valid Percent	Cum. Percent
sehr wichtig	65	49,6	58	58
teils-teils	31	23,7	27,7	85,7
nicht wichtig	7	5,3	6,3	92
weiß nicht/n verbaut	9	6,9	8	100
Sub-Total	112	85,5	100	
Missing: Pretest	19	14,5		
Total	131	100		

Anhang 65: Reifendrucküberwachungssystem

Reifendrucküberwachungssystem				
	Frequency	Percent	Valid Percent	Cum. Percent
sehr wichtig	52	39,7	46,4	46,4
teils-teils	25	19,1	22,3	68,8
nicht wichtig	8	6,1	7,1	75,9
weiß nicht/n verbaut	27	20,6	24,1	100
Sub-Total	112	85,5	100	
Missing: Pretest	19	14,5		
Total	131	100		

Anhang 66: Frontunterfahrschutz

Frontunterfahrschutz				
	Frequency	Percent	Valid Percent	Cum. Percent
sehr wichtig	60	45,8	53,6	53,6
teils-teils	33	25,2	29,5	83
nicht wichtig	8	6,1	7,1	90,2
weiß nicht/n verbaut	11	8,4	9,8	100
Sub-Total	112	85,5	100	
Missing: Pretest	19	14,5		
Total	131	100		

Anhang 67: Elektronische Fahrdynamikregelung (ESP)

Elektronische Fahrdynamikregelung				
	Frequency	Percent	Valid Percent	Cum. Percent
sehr wichtig	50	38,2	44,6	44,6
teils-teils	38	29	33,9	78,6
nicht wichtig	3	2,3	2,7	81,3
weiß nicht/n verbaut	21	16	18,8	100
Sub-Total	112	85,5	100	
Missing: Pretest	19	14,5		
Total	131	100		

Anhang 68: Abstandsregler

Abstandsregler				
	Frequency	Percent	Valid Percent	Cum. Percent
sehr wichtig	39	29,8	34,8	34,8
teils-teils	35	26,7	31,3	66,1
nicht wichtig	14	10,7	12,5	78,6
weiß nicht/n verbaut	24	18,3	21,4	100
Sub-Total	112	85,5	100	
Missing: Pretest	19	14,5		
Total	131	100		

Anhang 69: Spurführungsassistent

Spurführungsassistent				
	Frequency	Percent	Valid Percent	Cum. Percent
sehr wichtig	30	22,9	26,8	26,8
teils-teils	37	28,2	33	59,8
nicht wichtig	16	12,2	14,3	74,1
weiß nicht/n verbaut	29	22,1	25,9	100
Sub-Total	112	85,5	100	
Missing: Pretest	19	14,5		
Total	131	100		

Fragebogen 25: Wie zufrieden sind Sie mit Ihrem Fahrzeug in Bezug auf die Verkehrssicherheit?

Anhang 70: Zufriedenheit mit der Verkehrssicherheit des gelenkten LKWs (Frage 25)

Zufriedenheit der Fahrzeugsicherheit des gelenkten LKWs				
	Frequency	Percent	Valid Percent	Cum. Percent
sehr zufrieden	52	39,7	39,7	39,7
eher zufrieden	60	45,8	45,8	85,5
eher unzufrieden	10	7,6	7,6	93,1
sehr unzufrieden	9	6,9	6,9	100
Total	131	100	100	

Anhang 71: Fahrzeugsicherheit/Alter des LKW - Kreuztabelle und Assoziation

Zufriedenheit mit der Fahrzeugsicherheit / Alter des LKWs rekodiert Kreuztabelle					
	1 bis 5 Jahre	6 bis 10 Jahre	11 bis 15 Jahre	16+ Jahre	Total
sehr zufrieden	46	3	0	2	51
% - Spalte	55,4%	8,6%	0,0%	40,0%	39,2%
eher zufrieden	31	25	3	1	60
% - Spalte	37,3%	71,4%	42,9%	20,0%	46,2%
eher unzufrieden	1	5	3	1	10
% - Spalte	1,2%	14,3%	42,9%	20,0%	7,7%
sehr unzufrieden	5	2	1	1	9
% - Spalte	6,0%	5,7%	14,3%	20,0%	6,9%
Total	83	35	7	5	130
% - Spalte	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%

Zufriedenheit mit der Fahrzeugsicherheit / Alter des LKWs rekodiert - Assoziation					
	Value	Asymp. Std. Error ^a	Approx. T ^b	Approx. Sig.	
Ordinal by Ordinal Kendall's tau-b	0,421	0,071	5,577	0,000	
Kendall's tau-c	0,318	0,057	5,577	0,000	
Gamma	0,658	0,096	5,577	0,000	
N of Valid Cases	130				
^a Not assuming the null hypothesis.					
^b Using the asymptotic standard error assuming the null hypothesis.					

Straßenzustand (3.4.3)

Fragebogen 27: Wie würden Sie den Zustand des hochrangigen Straßennetzes (Autobahnen, Schnellstraßen) in Österreich bewerten?

Anhang 72: Zustand des hochrangigen Verkehrsnetzes in Österreich (Frage 27)

Zustand des hochrangigen Straßennetzes				
	Frequency	Percent	Valid Percent	Cum. Percent
sehr gut	7	5,3	5,4	5,4
gut	58	44,3	44,6	50
mittelmäßig	53	40,5	40,8	90,8
ausreichend	10	7,6	7,7	98,5
ungenügend	2	1,5	1,5	100
Sub-Total	130	99,2	100	
Missing	1	0,8		
Total	131	100		

Fragebogen 28: Wie würden Sie den Zustand des nachrangigen Straßennetzes (Bundes- und Landesstraßen) in Österreich bewerten?

Anhang 73: Zustand des nachrangigen Verkehrsnetzes in Österreich (Frage 28)

Zustand des nachrangigen Straßennetzes				
	Frequency	Percent	Valid Percent	Cum. Percent
sehr	2	1,5	1,5	1,5
gut	33	25,2	25,4	26,9
mittelmäßig	59	45	45,4	72,3
ausreichend	32	24,4	24,6	96,9
ungenügend	4	3,1	3,1	100
Sub-Total	130	99,2	100	
Missing	1	0,8		
Total	131	100		

Schadstoffklassen und Umweltbelastung (3.4.4)

Fragebogen 53: Welcher EURO-Klasse gehört Ihr derzeit gelenkter LKW an?

Anhang 74: EURO-Klasse des LKWs (Frage 53)

EURO-Klasse des gelenkten LKWs				
	Frequency	Percent	Valid Percent	Cum. Percent
EURO 0	1	0,8	0,8	0,8
EURO 1	1	0,8	0,8	1,5
EURO 2	10	7,6	7,6	9,2
EURO 3	31	23,7	23,7	32,8
EURO 4	33	25,2	25,2	58
EURO 5	35	26,7	26,7	84,7
weiß nicht	20	15,3	15,3	100
Total	131	100	100	

Fragebogen 52: Wie schätzen Sie die Auswirkung des LKW-Verkehrs auf die Umwelt ein?

Anhang 75: Auswirkungen des LKW-Verkehrs auf die Umwelt (Frage 52)

Auswirkungen des LKW-Verkehrs auf die Umwelt				
	Frequency	Percent	Valid Percent	Cum. Percent
sehr belastend	9	6,9	7	7
eher belastend	48	36,6	37,5	44,5
eher unbelastend	67	51,1	52,3	96,9
unbelastend	4	3,1	3,1	100
Sub-Total	128	97,7	100	
Missing	3	2,3		
Total	131	100		

Andere Verkehrsteilnehmer (3.5)

LKW und PKW (3.5.1)

Fragebogen 29: Für wie gefährlich halten Sie folgende Verhaltensweisen von LKW Fahrern? (5 Items)

Anhang 76: LKW – knapper Sicherheitsabstand gefährlich

LKW: knapper Sicherheitsabstand gefährlich				
	Frequency	Percent	Valid Percent	Cum. Percent
sehr gefährlich	93	71	71,5	71,5
eher gefährlich	33	25,2	25,4	96,9
eher ungefährlich	4	3,1	3,1	100
ungefährlich	0	0	0	100
Sub-Total	130	99,2	100	
Missing	1	0,8		
Total	131	100		

Anhang 77: LKW – überhöhte Geschwindigkeit gefährlich

LKW: überhöhte Geschwindigkeit gefährlich				
	Frequency	Percent	Valid Percent	Cum. Percent
sehr gefährlich	56	42,7	43,1	43,1
eher gefährlich	56	42,7	43,1	86,2
eher ungefährlich	16	12,2	12,3	98,5
ungefährlich	2	1,5	1,5	100
Sub-Total	130	99,2	100	
Missing	1	0,8		
Total	131	100		

Anhang 78: LKW – knapper Spurwechsel gefährlich

LKW: knapper Spurwechsel gefährlich				
	Frequency	Percent	Valid Percent	Cum. Percent
sehr gefährlich	75	57,3	57,7	57,7
eher gefährlich	47	35,9	36,2	93,8
eher ungefährlich	6	4,6	4,6	98,5
ungefährlich	2	1,5	1,5	100
Sub-Total	130	99,2	100	
Missing	1	0,8		
Total	131	100		

Anhang 79: LKW – Blockieren von Dränglern gefährlich

LKW: Blockieren von Dränglern gefährlich				
	Frequency	Percent	Valid Percent	Cum. Percent
sehr gefährlich	80	61,1	61,5	61,5
eher gefährlich	37	28,2	28,5	90
eher ungefährlich	12	9,2	9,2	99,2
ungefährlich	1	0,8	0,8	100
Sub-Total	130	99,2	100	
Missing	1	0,8		
Total	131	100		

Anhang 80: LKW – Sicherheitsgurt nicht angelegt gefährlich

LKW: Fahren ohne Sicherheitsgurt gefährlich				
	Frequency	Percent	Valid Percent	Cum. Percent
sehr gefährlich	42	32,1	32,6	32,6
eher gefährlich	40	30,5	31	63,6
eher ungefährlich	43	32,8	33,3	96,9
ungefährlich	4	3,1	3,1	100
Sub-Total	129	98,5	100	
Missing	2	1,5		
Total	131	100		

Fragebogen 30: Wie oft beobachten Sie folgende Verhaltensweisen bei LKW-Fahrern? (5 Items)

Anhang 81: LKW – knapper Sicherheitsabstand Häufigkeit

LKW: knapper Sicherheitsabstand Häufigkeit				
	Frequency	Percent	Valid Percent	Cum. Percent
sehr oft	18	13,7	13,7	13,7
öfters	66	50,4	50,4	64,1
manchmal	39	29,8	29,8	93,9
selten	8	6,1	6,1	100
nie	0	0	0	100
Total	131	100	100	

Anhang 82: LKW – überhöhte Geschwindigkeit Häufigkeit

LKW: überhöhte Geschwindigkeit Häufigkeit				
	Frequency	Percent	Valid Percent	Cum. Percent
sehr oft	18	13,7	13,7	13,7
öfters	48	36,6	36,6	50,4
manchmal	54	41,2	41,2	91,6
selten	9	6,9	6,9	98,5
nie	2	1,5	1,5	100
Total	131	100	100	

Anhang 83: LKW – knapper Spurwechsel Häufigkeit

LKW: knapper Spurwechsel Häufigkeit				
	Frequency	Percent	Valid Percent	Cum. Percent
sehr oft	9	6,9	6,9	6,9
öfters	57	43,5	43,5	50,4
manchmal	46	35,1	35,1	85,5
selten	17	13	13	98,5
nie	2	1,5	1,5	100
Total	131	100	100	

Anhang 84: LKW – Blockieren von Dränglern Häufigkeit

LKW: Blockieren von Dränglern Häufigkeit				
	Frequency	Percent	Valid Percent	Cum. Percent
sehr oft	5	3,8	3,9	3,9
öfters	41	31,3	31,8	35,7
manchmal	54	41,2	41,9	77,5
selten	27	20,6	20,9	98,4
nie	2	1,5	1,6	100
Sub-Total	129	98,5	100	
Missing	2	1,5		
Total	131	100		

Anhang 85: LKW – Fahren ohne Sicherheitsgurt Häufigkeit

LKW: Fahren ohne Sicherheitsgurt Häufigkeit				
	Frequency	Percent	Valid Percent	Cum. Percent
sehr oft	26	19,8	20,3	20,3
öfters	52	39,7	40,6	60,9
manchmal	37	28,2	28,9	89,8
selten	10	7,6	7,8	97,7
nie	3	2,3	2,3	100
Sub-Total	128	97,7	100	
Missing	3	2,3		
Total	131	100		

Fragebogen 32: Für wie gefährlich halten Sie folgende Verhaltensweisen von PKW-Fahrern? (5 Items)

Anhang 86: PKW – knapper Sicherheitsabstand gefährlich

PKW: knapper Sicherheitsabstand gefährlich				
	Frequency	Percent	Valid Percent	Cum. Percent
sehr gefährlich	90	68,7	68,7	68,7
eher gefährlich	36	27,5	27,5	96,2
eher ungefährlich	5	3,8	3,8	100
ungefährlich	0	0	0	100
Total	131	100	100	

Anhang 87: PKW – überhöhte Geschwindigkeit gefährlich

PKW: überhöhte Geschwindigkeit gefährlich				
	Frequency	Percent	Valid Percent	Cum. Percent
sehr gefährlich	73	55,7	55,7	55,7
eher gefährlich	49	37,4	37,4	93,1
eher ungefährlich	8	6,1	6,1	99,2
ungefährlich	1	0,8	0,8	100
Total	131	100	100	

Anhang 88: PKW – knapper Spurwechsel gefährlich

PKW: knapper Spurwechsel gefährlich				
	Frequency	Percent	Valid Percent	Cum. Percent
sehr gefährlich	87	66,4	66,4	66,4
eher gefährlich	39	29,8	29,8	96,2
eher ungefährlich	5	3,8	3,8	100
ungefährlich	0	0	0	100
Total	131	100	100	

Anhang 89: PKW – Drängeln gefährlich

PKW: Drängeln gefährlich				
	Frequency	Percent	Valid Percent	Cum. Percent
sehr gefährlich	97	74	74,6	74,6
eher gefährlich	27	20,6	20,8	95,4
eher ungefährlich	6	4,6	4,6	100
ungefährlich	0	0	0	100
Sub-Total	130	99,2	100	
Missing	1	0,8		
Total	131	100		

Anhang 90: PKW – riskante Überholmanöver gefährlich

PKW: riskante Überholmanöver gefährlich				
	Frequency	Percent	Valid Percent	Cum. Percent
sehr gefährlich	116	88,5	88,5	88,5
eher gefährlich	12	9,2	9,2	97,7
eher ungefährlich	3	2,3	2,3	100
ungefährlich	0	0	0	100
Total	131	100	100	

Fragebogen 33: Wie oft beobachten Sie folgende Verhaltensweisen von PKW-Fahrern? (5 Items)

Anhang 91: PKW – knapper Sicherheitsabstand Häufigkeit

PKW: knapper Sicherheitsabstand Häufigkeit				
	Frequency	Percent	Valid Percent	Cum. Percent
sehr oft	35	26,7	26,7	26,7
öfters	74	56,5	56,5	83,2
manchmal	22	16,8	16,8	100
selten	0	0	0	100
nie	0	0	0	100
Total	131	100	100	

Anhang 92: PKW – überhöhte Geschwindigkeit Häufigkeit

PKW: überhöhte Geschwindigkeit Häufigkeit				
	Frequency	Percent	Valid Percent	Cum. Percent
sehr oft	27	20,6	20,6	20,6
öfters	90	68,7	68,7	89,3
manchmal	13	9,9	9,9	99,2
selten	1	0,8	0,8	100
nie	0	0	0	100
Total	131	100	100	

Anhang 93: PKW – knapper Spurwechsel Häufigkeit

PKW: knapper Spurwechsel Häufigkeit				
	Frequency	Percent	Valid Percent	Cum. Percent
sehr oft	30	22,9	22,9	22,9
öfters	71	54,2	54,2	77,1
manchmal	29	22,1	22,1	99,2
selten	1	0,8	0,8	100
nie	0	0	0	100
Total	131	100	100	

Anhang 94: PKW – Drängeln Häufigkeit

PKW: Drängeln Häufigkeit				
	Frequency	Percent	Valid Percent	Cum. Percent
sehr oft	38	29	29	29
öfters	65	49,6	49,6	78,6
manchmal	25	19,1	19,1	97,7
selten	3	2,3	2,3	100
nie	0	0	0	100
Total	131	100	100	

Anhang 95: PKW – riskante Überholmanöver Häufigkeit

PKW: riskante Überholmanöver Häufigkeit				
	Frequency	Percent	Valid Percent	Cum. Percent
sehr oft	40	30,5	30,5	30,5
öfters	64	48,9	48,9	79,4
manchmal	26	19,8	19,8	99,2
selten	1	0,8	0,8	100
nie	0	0	0	100
Total	131	100	100	

Anhang 96: ZSFG: Gefährlichkeit einzelner Verhaltensweisen PKW und LKW (Fragen 29 & 32)

Gefährlichkeit Verhaltensweisen LKW- und PKW-Fahrer	Sehr gefährlich*	Eher gefährlich*	Eher ungefährlich*	Ungefährlich*
PKW				
Riskante Überholmanöver	88,5 %	9,2 %	2,3 %	0 %
Drängeln	74,6 %	20,8 %	4,6 %	0 %
Knapper Sicherheitsabstand	68,7 %	27,5 %	3,8 %	0 %
Knapper Spurwechsel	66,4 %	29,8 %	3,8 %	0 %
Überhöhte Geschwindigkeit	55,7 %	37,4 %	6,1 %	0,8 %
LKW				
Knapper Sicherheitsabstand	71,5 %	25,4 %	3,1 %	0 %
Knapper Spurwechsel	57,7 %	36,2 %	4,6 %	1,5 %
Überhöhte Geschwindigkeit	43,1 %	43,1 %	12,3 %	1,5 %
Blockieren von Dränglern	61,5 %	28,5 %	9,2 %	0,8 %
Fahren ohne Sicherheitsgurt	32,6 %	31 %	33,3 %	3,1 %
			*gültige %	N = 112

Anhang 97: ZSFG: Häufigkeit einzelner Verhaltensweisen PKW und LKW (Fragen 30 & 33)

Häufigkeit Verhaltensweisen	Sehr oft*	Öfters*	Manchmal*	Selten*	Nie*
LKW- und PKW-Fahrer					
PKW					
Riskante Überholmanöver	30,5 %	48,9 %	19,8 %	0,8 %	0 %
Drängeln	29 %	49,6 %	19,1 %	2,3 %	0 %
Knapper Sicherheitsabstand	26,7 %	56,5 %	16,8 %	0 %	0 %
Knapper Spurwechsel	22,9 %	54,2 %	22,1 %	0,8 %	0 %
Überhöhte Geschwindigkeit	20,6 %	68,7 %	9,9 %	0,8 %	0 %
LKW					
Knapper Sicherheitsabstand	13,7 %	50,4 %	29,8 %	6,1 %	0 %
Knapper Spurwechsel	6,9 %	43,5 %	35,1 %	13 %	1,5 %
Überhöhte Geschwindigkeit	13,7 %	36,6 %	41,2 %	6,9 %	1,5 %
Blockieren von Dränglern	3,9 %	31,8 %	41,9 %	20,9 %	1,6 %
Fahren ohne Sicherheitsgurt	20,3 %	40,6 %	28,9 %	7,8 %	2,3 %
*gültige %					N = 112

Probleme und Konflikte mit anderen Verkehrsteilnehmern (3.5.2)

Fragebogen 35: Gibt es Probleme mit folgenden anderen Verkehrsteilnehmern? (6 Items)

Anhang 98: ZSFG: Probleme mit anderen Verkehrsteilnehmern (Frage 35)

Probleme mit anderen Ver- kehrsteilnehmern	Sehr oft*	Öfters*	Manchmal*	Selten*	Nie*
Moped-Autos	29 %	33,6 %	25,2 %	7,6 %	4,6 %
Fahrräder	26,7 %	35,1 %	23,7 %	12,2 %	2,3 %
Fußgänger	20,6 %	28,2 %	23,7 %	22,9 %	4,6 %
Mopeds und Motorräder	9,2 %	41,2 %	29,8 %	16,8 %	3,1 %
Traktoren und Einsatzfahrzeuge	9,2 %	21,5 %	44,6 %	23,1 %	1,5 %
Busse	2,3 %	4,6 %	24,4 %	55,7 %	13 %
*gültige %					N = 112

Anhang 99: Probleme mit Fahrrädern

Probleme mit Fahrrädern				
	Frequency	Percent	Valid Percent	Cum. Percent
sehr oft	35	26,7	26,7	26,7
öfters	46	35,1	35,1	61,8
manchmal	31	23,7	23,7	85,5
selten	16	12,2	12,2	97,7
nie	3	2,3	2,3	100
Total	131	100	100	

Anhang 100: Probleme mit Mopeds und Motorrädern

Probleme mit Mopeds und Motorrädern				
	Frequency	Percent	Valid Percent	Cum. Percent
sehr oft	12	9,2	9,2	9,2
öfters	54	41,2	41,2	50,4
manchmal	39	29,8	29,8	80,2
selten	22	16,8	16,8	96,9
nie	4	3,1	3,1	100
Total	131	100	100	

Anhang 101: Probleme mit Moped-Autos

Probleme mit Moped-Autos				
	Frequency	Percent	Valid Percent	Cum. Percent
sehr oft	38	29	29	29
öfters	44	33,6	33,6	62,6
manchmal	33	25,2	25,2	87,8
selten	10	7,6	7,6	95,4
nie	6	4,6	4,6	100
Total	131	100	100	

Anhang 102: Probleme mit Bussen

Probleme mit Bussen				
	Frequency	Percent	Valid Percent	Cum. Percent
sehr oft	3	2,3	2,3	2,3
öfters	6	4,6	4,6	6,9
manchmal	32	24,4	24,4	31,3
selten	73	55,7	55,7	87
nie	17	13	13	100
Total	131	100	100	

Anhang 103: Probleme mit Traktoren und anderen Nutzfahrzeugen

Probleme mit Traktoren und anderen Nutzfahrzeugen				
	Frequency	Percent	Valid Percent	Cum. Percent
sehr oft	12	9,2	9,2	9,2
öfters	28	21,4	21,5	30,8
manchmal	58	44,3	44,6	75,4
selten	30	22,9	23,1	98,5
nie	2	1,5	1,5	100
Sub-Total	130	99,2	100	
Missing	1	0,8		
Total	131	100		

Anhang 104: Probleme mit Fußgängern

Probleme mit Fußgängern				
	Frequency	Percent	Valid Percent	Cum. Percent
sehr oft	27	20,6	20,6	20,6
öfters	37	28,2	28,2	48,9
manchmal	31	23,7	23,7	72,5
selten	30	22,9	22,9	95,4
nie	6	4,6	4,6	100
Total	131	100	100	

Fragebogen 36: Beschreiben Sie bitte das größte Problem mit anderen Verkehrsteilnehmern. (offene Frage)

Anhang 105: Zusammenfassung der offenen Frage 36

Insgesamt	N	Antworten
46 Rückmeldungen		
Unachtsam-, Rücksichtslosigkeit und Fehleinschätzungen (11)		
	1	Bremsleistung eines LKW wird überschätzt
	1	Andere Verkehrsteilnehmer sind unvorsichtig und gedankenlos
	1	Kein Bewusstsein über den Radius eines LKW
	1	Andere Verkehrsteilnehmer schauen nicht genau
	1	Vorsicht und gegenseitige Rücksichnahmen
	1	Keine Fairness
	1	Keine Kenntnis der Verkehrsregeln
	1	Unachtsamkeit
	1	Rücksichtslosigkeit
	1	Keine Einsicht über den Bremsweg eines LKW (besonders beladene)
Fußgänger (8)		
	4	Straßenüberquerung von Fußgängern
	1	Der Vorrang der Fußgänger an Schutzwegen
	1	Fußgänger auf der Straße
	1	Fußgänger: toter Winkel beim Abbiegen
	1	Fußgänger bei Nacht
Radfahrer (14)		
	9	Fahrräder nicht am Radweg
	2	Fahrradfahrer fahren nebeneinander
	1	Fahrräder, die sich auf der Straße breitmachen
	1	Vorrang bei Radwegüberquerungen
	1	Fahrräder überholen
Drängeln (3)		
	1	Zeitdruck-Drängler
	1	Drängeln auf der Autobahn
	1	AVT drängeln aufgrund der niedrigeren Geschwindigkeit von LKW
Überholvorgänge (3)		
	2	Überholvorgänge mit LKW
	1	Überholen von Fahrzeugen, die langsamer als ein LKW sind
Andere Kleinfahrzeuge (2)		
	1	Kleinfahrzeuge
	1	Kleinfahrzeuge in der Nacht
Sonstiges (5)		
	1	Langer toter Winkel beim Abbiegen mit dem Sattelzug
	1	Beleuchtung, Geschwindigkeit
	1	Undisziplinierte LKW-Fahrer
	1	Wohnwägen
	1	LKW-Überholverbote

Fragebogen 31: Wie beurteilen Sie generell das Verhalten anderer Verkehrsteilnehmer gegenüber LKW?

Anhang 106: Generelles Verhalten anderer Verkehrsteilnehmer gegenüber LKW (Frage 31)

Generelles Verhalten anderer Verkehrsteilnehmer				
	Frequency	Percent	Valid Percent	Cum. Percent
sehr partnerschaftlich	1	0,8	0,8	0,8
eher partnerschaftlich	49	37,4	39,2	40
eher rücksichtslos	64	48,9	51,2	91,2
sehr rücksichtslos	11	8,4	8,8	100
Sub-Total	125	95,4	100	
Missing	6	4,6		
Total	131	100		

Fragebogen 34: Werden Sie zornig auf andere Verkehrsteilnehmer (bei Fahrfehlern, Behinderungen, udgl.)?

Anhang 107: Aggressionen gegenüber anderen Verkehrsteilnehmern (Frage 34)

Aggressionen gegenüber anderen Verkehrsteilnehmern bei Fahrfehlern				
	Frequency	Percent	Valid Percent	Cum. Percent
sehr oft	3	2,3	2,8	2,8
öfters	44	33,6	40,7	43,5
manchmal	45	34,4	41,7	85,2
selten	12	9,2	11,1	96,3
nie	4	3,1	3,7	100
Sub-Total	108	82,4	100	
Missing: Pretest	19	14,5		
Missing	4	3,1		
Total	131	100		

Anhang 108: Aggressionen ggü. anderen VT/Gesamtarbeitszeit – Kreuztabelle und Assoziation

Aggressionen ggü. anderen Verkehrsteilnehmern/Gesamtarbeitszeit klassiert - Kreuztabelle						
	35 bis 44 h	45 bis 54 h	55 bis 64 h	65 bis 74 h	75+ h	Total
nie	1	1	0	0	1	3
% - Spalte	5,3%	2,9%	0,0%	0,0%	25,0%	2,9%
selten	2	6	1	2	0	11
% - Spalte	10,5%	17,6%	2,8%	18,2%	0,0%	10,6%
manchmal	11	16	11	3	2	43
% - Spalte	57,9%	47,1%	30,6%	27,3%	50,0%	41,3%
öfters	5	10	22	6	1	44
% - Spalte	26,3%	29,4%	61,1%	54,5%	25,0%	42,3%
sehr oft	0	1	2	0	0	3
% - Spalte	0,0%	2,9%	5,6%	0,0%	0,0%	2,9%
Total	19	34	36	11	4	104
% - Spalte	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%

Aggressionen ggü. Anderen Verkehrsteilnehmern/Gesamtarbeitszeit - Assoziation					
		Value	Asymp. Std. Error ^a	Approx. T ^b	Approx. Sig.
Ordinal by Ordinal	Kendall's tau-b	0,199	0,084	2,401	0,016
	Kendall's tau-c	0,169	0,07	2,401	0,016
	Gamma	0,284	0,119	2,401	0,016
N of Valid Cases		104			
^a Not assuming the null hypothesis.					
^b Using the asymptotic standard error assuming the null hypothesis.					

Anhang 109: Aggressionen ggü. anderen VT/Arbeitsklima – Kreuztabelle und Assoziation

Aggressionen ggü. anderen Verkehrsteilnehmern/Arbeitsklima - Kreuztabelle					
	sehr entspannt	eher entspannt	eher konfliktgeladen	sehr konfliktgeladen	Total
nie	2	1	0	0	3
% - Spalte	11,1%	1,7%	0,0%	0,0%	3,2%
selten	5	5	0	1	11
% - Spalte	27,8%	8,5%	0,0%	33,3%	11,6%
manchmal	8	25	7	1	41
% - Spalte	44,4%	42,4%	46,7%	33,3%	43,2%
öfters	2	26	8	1	37
% - Spalte	11,1%	44,1%	53,3%	33,3%	38,9%
sehr oft	1	2	0	0	3
% - Spalte	5,6%	3,4%	0,0%	0,0%	3,2%
Total	18	59	15	3	95
% - Spalte	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%

Aggressionen ggü. anderen Verkehrsteilnehmern/Arbeitsklima - Assoziation					
		Value	Asymp. Std.	Approx. T ^b	Approx. Sig.
Ordinal by Ordinal	Kendall's tau-b	0,224	0,093	2,001	0,018
	Kendall's tau-c	0,178	0,075	2,001	0,018
	Gamma	0,361	0,146	2,001	0,018
N of Valid Cases		95			
^a Not assuming the null hypothesis.					
^b Using the asymptotic standard error assuming the null hypothesis.					

Recht und Verstöße (3.6)

Fragebogen 37: Wie hoch würden Sie Ihren Kenntnisstand über die derzeit gültigen gesetzlichen Regelungen im LKW-Transport einschätzen?

Anhang 110: Kenntnisstand gesetzlicher Regeln (Frage 37)

Kenntnisstand der gesetzlichen Regelungen				
	Frequency	Percent	Valid Percent	Cum. Percent
sehr hoch	4	3,1	3,1	3,1
hoch	38	29	29,5	32,6
mittelmäßig	64	48,9	49,6	82,2
ausreichend	22	16,8	17,1	99,2
sehr gering	1	0,8	0,8	100
Sub-Total	129	98,5	100	
Missing	2	1,5		
Total	131	100		

Fragebogen 38: Wurden Sie von Ihren Vorgesetzten jemals, direkt oder indirekt, zu einer der folgenden Rechtsverletzungen aufgefordert? (5 Items)

Anhang 111: ZSFG: Rechtsverletzungen (Frage 38)

Rechtsverletzungen	Ja*	Nein*
Übertreten von Beladungsvorschriften	18,3 %	81,7 %
Fahren bei Krankheit oder Medikamenteneinfluss	9,5 %	90,5 %
Manipulation des Fahrtenschreibers	4 %	96 %
Umgehen von Fahrverboten	4 %	96 %
Geschwindigkeitsübertretung	1,6 %	98,4 %
	*gültige %	N = 112

Anhang 112: Manipulation des Fahrtenschreibers

Manipulation des Fahrtenschreibers				
	Frequency	Percent	Valid Percent	Cum. Percent
ja	5	3,8	4	4
nein	121	92,4	96	100
Sub-Total	126	96,2	100	
Missing	5	3,8		
System	131	100		

Anhang 113: Umgehen von Fahrverboten

Umgehen von Fahrverboten				
	Frequency	Percent	Valid Percent	Cum. Percent
ja	5	3,8	4	4
nein	121	92,4	96	100
Sub-Total	126	96,2	100	
Missing	5	3,8		
Total	131	100		

Anhang 114: Übertreten von Beladungsvorschriften

Übertreten von Beladungsvorschriften				
	Frequency	Percent	Valid Percent	Cum. Percent
ja	23	17,6	18,3	18,3
nein	103	78,6	81,7	100
Sub-Total	126	96,2	100	
Missing	5	3,8		
Total	131	100		

Anhang 115: Geschwindigkeitsübertretung

Geschwindigkeitsübertretung				
	Frequency	Percent	Valid Percent	Cum. Percent
ja	2	1,5	1,6	1,6
nein	124	94,7	98,4	100
Sub-Total	126	96,2	100	
Missing	5	3,8		
Total	131	100		

Anhang 116: Fahren bei Krankheit und/oder Medikamenteneinfluss

Fahren bei Krankheit oder Medikamenteneinfluss				
	Frequency	Percent	Valid Percent	Cum. Percent
ja	12	9,2	9,5	9,5
nein	114	87	90,5	100
Sub-Total	126	96,2	100	
Missing	5	3,8		
Total	131	100		

Fragebogen 40: Werden Verkehrsstrafen (außer Alkoholisierung) von Ihren Vorgesetzten bezahlt?

Anhang 117: Bezahlung der Verkehrsstrafen vom Transportunternehmen

Transportunternehmen bezahlt Verkehrsstrafen				
	Frequency	Percent	Valid Percent	Cum. Percent
ja	14	10,7	11,5	11,5
nein	44	33,6	36,1	47,5
teilweise	64	48,9	52,5	100
Sub-Total	123	93,9	100	
Missing	9	6,9		
Total	131	100		

Verkehrssicherheit (3.7)

Müdigkeit beim Fahren und Anlegen des Sicherheitsgurtes (3.7.1)

Fragebogen 44: Fühlen Sie sich beim Fahren müde?

Anhang 118: Müdigkeit beim Fahren (Frage 44)

Müdigkeit beim Fahren				
	Frequency	Percent	Valid Percent	Cum. Percent
sehr oft	1	0,8	1	1
öfters	5	3,8	5,1	6,1
manchmal	38	29	38,8	44,9
selten	47	35,9	48	92,9
nie	7	5,3	7,1	100
Sub-Total	98	74,8	100	
Missing: Pretest	19	14,5		
Missing	14	10,7		
Total	131	100		

Anhang 119: Müdigkeit beim Fahren/Arbeitszeiten – Kreuztabelle und Assoziation

Müdigkeit beim Fahren / Gesamtarbeitszeit klassiert - Kreuztabelle						
	35 bis 44 h	45 bis 54 h	55 bis 64 h	65 bis 74 h	75+ h	Total
nie	0	5	1	0	1	7
% - Spalte	0,0%	16,7%	2,9%	0,0%	33,3%	7,3%
selten	12	18	14	1	1	46
% - Spalte	63,2%	60,0%	41,2%	10,0%	33,3%	47,9%
manchmal	6	7	16	7	1	37
% - Spalte	31,6%	23,3%	47,1%	70,0%	33,3%	38,5%
öfters	1	0	2	2	0	5
% - Spalte	5,3%	0,0%	5,9%	20,0%	0,0%	5,2%
sehr oft	0	0	1	0	0	1
% - Spalte	0,0%	0,0%	2,9%	0,0%	0,0%	1,0%
Total	19	30	34	10	3	96
% - Spalte	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%

Müdigkeit beim Fahren / Gesamtarbeitszeit klassiert - Assoziation					
		Value	Asymp. Std.	Approx. T ^b	Approx. Sig.
Ordinal by Ordinal	Kendall's tau-b	0,243	0,086	2,845	0,004
	Kendall's tau-c	0,203	0,071	2,845	0,004
	Gamma	0,354	0,124	2,845	0,004
N of Valid Cases		96			
^a Not assuming the null hypothesis.					
^b Using the asymptotic standard error assuming the null hypothesis.					

Anhang 120: Müdigkeit beim Fahren/Rastprobleme – Kreuztabelle und Assoziation

Müdigkeit beim Fahren / Probleme vorgeschriebene Ruhezeiten einzuhalten - Kreuztabelle						
	nie	selten	manchmal	oft	sehr oft	Total
nie	2	3	1	1	0	7
% - Spalte	8,7%	12,0%	2,8%	9,1%	0,0%	7,1%
selten	15	15	14	2	1	47
% - Spalte	65,2%	60,0%	38,9%	18,2%	33,3%	48,0%
manchmal	6	6	18	6	2	38
% - Spalte	26,1%	24,0%	50,0%	54,5%	66,7%	38,8%
öfters	0	1	2	2	0	5
% - Spalte	0,0%	4,0%	5,6%	18,2%	0,0%	5,1%
sehr oft	0	0	1	0	0	1
% - Spalte	0,0%	0,0%	2,8%	0,0%	0,0%	1,0%
Total	23	25	36	11	3	98
% - Spalte	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%

Müdigkeit beim Fahren / Probleme, vorgeschriebene Ruhezeiten einzuhalten - Assoziation					
		Value	Asymp. Std. Error ^a	Approx. T ^b	Approx. Sig.
Ordinal by Or	Kendall's tau-b	0,299	0,079	3,748	0,000
	Kendall's tau-c	0,25	0,067	3,748	0,000
	Gamma	0,436	0,111	3,748	0,000
N of Valid Cases		98			
^a Not assuming the null hypothesis.					
^b Using the asymptotic standard error assuming the null hypothesis.					

Anhang 121: Müdigkeit beim Fahren/Alter (klassiert) – Kreuztabelle und Assoziation

Müdigkeit beim Fahren/Altersklassen - Kreuztabelle						
	18 bis 29 Jahre	30 bis 39 Jahre	40 bis 49 Jahre	50 bis 59 Jahre	60+ Jahre	Total
nie	1	3	1	1	1	7
% - Spalte	5,6%	10,0%	3,6%	6,7%	16,7%	7,2%
selten	14	14	11	6	2	47
% - Spalte	77,8%	46,7%	39,3%	40,0%	33,3%	48,5%
manchmal	2	13	13	6	3	37
% - Spalte	11,1%	43,3%	46,4%	40,0%	50,0%	38,1%
öfters	1	0	2	2	0	5
% - Spalte	5,6%	0,0%	7,1%	13,3%	0,0%	5,2%
sehr oft	0	0	1	0	0	1
% - Spalte	0,0%	0,0%	3,6%	0,0%	0,0%	1,0%
Total	18	30	28	15	6	97
% - Spalte	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%

Müdigkeit beim Fahren/Altersklassen - Assoziation					
		Value	Asymp. Std. Error ^a	Approx. T ^b	Approx. Sig.
Ordinal by Ordina	Kendall's tau-b	0,188	0,085	2,219	0,026
	Kendall's tau-c	0,16	0,072	2,219	0,026
	Gamma	0,271	0,122	2,219	0,026
N of Valid Cases		97			
^a Not assuming the null hypothesis.					
^b Using the asymptotic standard error assuming the null hypothesis.					

Fragebogen 39: Legen Sie Ihren Sicherheitsgurt an?

Anhang 122: Anlegen des Sicherheitsgurtes (Frage 39)

Anlegen des Sicherheitsgurtes				
	Frequency	Percent	Valid Percent	Cum. Percent
immer	31	23,7	23,8	23,8
meistens	53	40,5	40,8	64,6
selten	36	27,5	27,7	92,3
nie	10	7,6	7,7	100
Sub-Total	130	99,2	100	
Missing	1	0,8		
Total	131	100		

Beteiligung an Verkehrsunfällen und Gefahrenquellen beim LKW-Fahren (3.7.2)

Fragebogen 46: Waren Sie bisher mit einem LKW an Verkehrsunfällen beteiligt?

Anhang 123: Beteiligung an Verkehrsunfällen (Frage 46)

Beteiligung an Verkehrsunfällen				
	Frequency	Percent	Valid Percent	Cum. Percent
Sachschäden	41	31,3	33,3	33,3
Personenschäden	12	9,2	9,8	43,1
Nie	70	53,4	56,9	100
Sub-Total	123	93,9	100	
Missing	8	6,1		
Total	131	100		

Fragebogen 47: Was halten Sie für den wichtigsten Grund für das Entstehen von Gefahren?

Anhang 124: Bedeutendste Ursache für Gefahren beim LKW-Fahren (Frage 47)

Bedeutendste Ursache für Gefahren beim LKW-Fahren				
	Frequency	Percent	Valid Percent	Cum. Percent
Der Fahrer	34	26	33,7	33,7
Zustand des LKW	24	18,3	23,8	57,4
Andere Verkehrsteiln.	19	14,5	18,8	76,2
Ladung und -Sicherung	14	10,7	13,9	90,1
Zeitdruck	9	6,9	8,9	99
Straßenzustand	1	0,8	1	100
Sub-Total	101	77,1	100	
Missing	30	22,9		
Total	131	100		

Beeinträchtigungen beim Fahren und Maßnahmen zur Verbesserung der Sicherheit (3.7.2)

Fragebogen 41: Für wie gefährlich halten Sie folgende Beeinträchtigungen beim LKW-Fahren? (9 Items)

Anhang 125: ZSFG: Beeinträchtigungen beim Fahren (Frage 41)

Beeinträchtigungen beim Fahren	Sehr gefährlich*	Eher gefährlich*	Eher ungefährlich*	Ungefährlich*
Leichte Alkoholisierung	71,8 %	27,5 %	0,8 %	0 %
Langes Fahren ohne Ruhepausen	48,5 %	42,3 %	9,2 %	0 %
Zeitdruck	31,3 %	58 %	9,9 %	0,8 %
Ablenkung	24,4 %	58,8 %	16 %	0,8 %
Schlechte Witterung	14,6 %	56,2 %	28,5 %	0,8 %
Eintöniges Fahren	13,7 %	55 %	28,2 %	3,1 %
Aufputzmittel (Kaffee etc.)	10,7 %	14,5 %	59,5 %	15,3 %
Ungewohntes Fahrzeug	3,8 %	22,1 %	64,1 %	9,9 %
Unbekannte Strecke	3,1 %	17,1 %	68,2 %	11,6 %
			*gültige %	N = 131

Anhang 126: Gefährlichkeit leichte Alkoholisierung

Gefährlichkeit leichte Alkoholisierung				
	Frequency	Percent	Valid Percent	Cum. Percent
sehr gefährlich	94	71,8	71,8	71,8
eher gefährlich	36	27,5	27,5	99,2
eher ungefährlich	1	0,8	0,8	100
ungefährlich	0	0	0	100
Total	131	100	100	

Anhang 127: Gefährlichkeit Aufputzmittel (Kaffee, Energy-Drinks)

Gefährlichkeit Aufputzmittel (Kaffee etc.)				
	Frequency	Percent	Valid Percent	Cum. Percent
sehr gefährlich	14	10,7	10,7	10,7
eher gefährlich	19	14,5	14,5	25,2
eher ungefährlich	78	59,5	59,5	84,7
ungefährlich	20	15,3	15,3	100
Total	131	100	100	

Anhang 128: Gefährlichkeit eintöniges Fahren

Gefährlichkeit eintöniges Fahren				
	Frequency	Percent	Valid Percent	Cum. Percent
sehr gefährlich	18	13,7	13,7	13,7
eher gefährlich	72	55	55	68,7
eher ungefährlich	37	28,2	28,2	96,9
ungefährlich	4	3,1	3,1	100
Total	131	100	100	

Anhang 129: Gefährlichkeit Zeitdruck

Gefährlichkeit Zeitdruck				
	Frequency	Percent	Valid Percent	Cum. Percent
sehr gefährlich	41	31,3	31,3	31,3
eher gefährlich	76	58	58	89,3
eher ungefährlich	13	9,9	9,9	99,2
ungefährlich	1	0,8	0,8	100
Total	131	100	100	

Anhang 130: Gefährlichkeit Ablenkungen (Telefonate etc.)

Gefährlichkeit Ablenkung				
	Frequency	Percent	Valid Percent	Cum. Percent
sehr gefährlich	32	24,4	24,4	24,4
eher gefährlich	77	58,8	58,8	83,2
eher ungefährlich	21	16	16	99,2
ungefährlich	1	0,8	0,8	100
Total	131	100	100	

Anhang 131: Gefährlichkeit ungewohntes Fahrzeug

Gefährlichkeit ungewohntes Fahrzeug				
	Frequency	Percent	Valid Percent	Cum. Percent
sehr gefährlich	5	3,8	3,8	3,8
eher gefährlich	29	22,1	22,1	26
eher ungefährlich	84	64,1	64,1	90,1
ungefährlich	13	9,9	9,9	100
Total	131	100	100	

Anhang 132: Gefährlichkeit unbekannte Strecke

Gefährlichkeit unbekannte Strecke				
	Frequency	Percent	Valid Percent	Cum. Percent
sehr gefährlich	4	3,1	3,1	3,1
eher gefährlich	22	16,8	17,1	20,2
eher ungefährlich	88	67,2	68,2	88,4
ungefährlich	15	11,5	11,6	100
Sub-Total	129	98,5	100	
Missing	2	1,5		
Total	131	100		

Anhang 133: Gefährlichkeit langes Fahren ohne Ruhepausen

Gefährlichkeit langes Fahren ohne Ruhepausen				
	Frequency	Percent	Valid Percent	Cum. Percent
sehr gefährlich	63	48,1	48,5	48,5
eher gefährlich	55	42	42,3	90,8
eher ungefährlich	12	9,2	9,2	100
ungefährlich	0	0	0	100
Sub-Total	130	99,2	100	
Missing	1	0,8		
Total	131	100		

Anhang 134: Gefährlichkeit schlechte Witterung

Gefährlichkeit schlechte Witterung				
	Frequency	Percent	Valid Percent	Cum. Percent
sehr gefährlich	19	14,5	14,6	14,6
eher gefährlich	73	55,7	56,2	70,8
eher ungefährlich	37	28,2	28,5	99,2
ungefährlich	1	0,8	0,8	100
Sub-Total	130	99,2	100	
Missing	1	0,8		
Total	131	100		

Fragebogen 45: Würde eine Verbesserung in den folgenden Bereichen eine Erhöhung der Sicherheit bringen? (7 Items)

Anhang 135: ZSFG: Maßnahmen zur Verbesserung der Verkehrssicherheit (Frage 45)

Verbesserung der Verkehrssi- cherheit durch:	Trifft voll und ganz zu*	Trifft eher zu*	Trifft eher nicht zu*	Trifft nicht zu*
Bessere Logistik	37,7 %	44,6 %	13,8 %	3,8 %
Länderübergreifende Gesetze	28,8 %	48 %	20,8 %	2,4 %
Bessere technische Ausstattung	28,7 %	42,6 %	22,5 %	6,2 %
Verbesserung der Fahrerausbildung	26,2 %	53,1 %	16,9 %	3,8 %
Besserer Ausbau der Straßen	21,5 %	60 %	16,2 %	2,3 %
Mehr Weiterbildungsmaßnahmen	20 %	56,9 %	20,8 %	2,3 %
Mehr Kontrollen	10 %	16,2 %	57,7 %	16,2 %
			*gültige %	N = 131

Anhang 136: Verbesserung der Fahrerausbildung

Verbesserung der Fahrerausbildung				
	Frequency	Percent	Valid Percent	Cum. Percent
trifft voll und ganz zu	34	26	26,2	26,2
trifft eher zu	69	52,7	53,1	79,2
trifft eher nicht zu	22	16,8	16,9	96,2
trifft nicht zu	5	3,8	3,8	100
Sub-Total	130	99,2	100	
Missing	1	0,8		
Total	131	100		

Anhang 137: Mehr Fortbildungsmaßnahmen

Mehr Fortbildungsmaßnahmen				
	Frequency	Percent	Valid Percent	Cum. Percent
trifft voll und ganz zu	26	19,8	20	20
trifft eher zu	74	56,5	56,9	76,9
trifft eher nicht zu	27	20,6	20,8	97,7
trifft nicht zu	3	2,3	2,3	100
Sub-Total	130	99,2	100	
Missing	1	0,8		
Total	131	100		

Anhang 138: Besserer Ausbauzustand der Straßen

Besserer Ausbauzustand der Straßen				
	Frequency	Percent	Valid Percent	Cum. Percent
trifft voll und ganz zu	28	21,4	21,5	21,5
trifft eher zu	78	59,5	60	81,5
trifft eher nicht zu	21	16	16,2	97,7
trifft nicht zu	3	2,3	2,3	100
Sub-Total	130	99,2	100	
Missing	1	0,8		
Total	131	100		

Anhang 139: Länderübergreifende Verkehrs- und Transportvorschriften

Länderübergreifende Verkehrs- und Transportvorschriften				
	Frequency	Percent	Valid Percent	Cum. Percent
trifft voll und ganz zu	36	27,5	28,8	28,8
trifft eher zu	60	45,8	48	76,8
trifft eher nicht zu	26	19,8	20,8	97,6
trifft nicht zu	3	2,3	2,4	100
Sub-Total	125	95,4	100	
Missing	6	4,6		
Total	131	100		

Anhang 140: Bessere technische Ausstattung der LKW

Bessere technische Ausstattung der LKW				
	Frequency	Percent	Valid Percent	Cum. Percent
trifft voll und ganz zu	37	28,2	28,7	28,7
trifft eher zu	55	42	42,6	71,3
trifft eher nicht zu	29	22,1	22,5	93,8
trifft nicht zu	8	6,1	6,2	100
Sub-Total	129	98,5	100	
Missing	2	1,5		
Total	131	100		

Anhang 141: Mehr Kontrollen

Mehr Kontrollen				
	Frequency	Percent	Valid Percent	Cum. Percent
trifft voll und ganz zu	13	9,9	10	10
trifft eher zu	21	16	16,2	26,2
trifft eher nicht zu	75	57,3	57,7	83,8
trifft nicht zu	21	16	16,2	100
Sub-Total	130	99,2	100	
Missing	1	0,8		
Total	131	100		

Anhang 142: Bessere Logistik

Bessere Logistik				
	Frequency	Percent	Valid Percent	Cum. Percent
trifft voll und ganz zu	49	37,4	37,7	37,7
trifft eher zu	58	44,3	44,6	82,3
trifft eher nicht zu	18	13,7	13,8	96,2
trifft nicht zu	5	3,8	3,8	100
Sub-Total	130	99,2	100	
Missing	1	0,8		
Total	131	100		

Anhang 143: Besserer Straßenausbau / Zustand nachrangige Straßen – Kreuztabelle und Assoziation

Besserer Ausbau der Straßen / Zustand des nachrangigen Straßennetzes - Kreuztabelle						
	sehr gut	gut	mittelmäßig	ausreichend	ungenügend	Total
Trifft nicht zu	0	3	0	0	0	3
% - Spalte	0,0%	9,1%	0,0%	0,0%	0,0%	2,3%
Trifft eher nicht zu	1	7	11	2	0	21
% - Spalte	50,0%	21,2%	18,6%	6,3%	0,0%	16,2%
Trifft eher zu	0	18	36	21	3	78
% - Spalte	0,0%	54,5%	61,0%	65,6%	75,0%	60,0%
Trifft voll und ganz zu	1	5	12	9	1	28
% - Spalte	50,0%	15,2%	20,3%	28,1%	25,0%	21,5%
Total	2	33	59	32	4	130
% - Spalte	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%

Besserer Ausbau der Straßen / Zustand des nachrangigen Straßennetzes - Assoziation					
		Value	Asymp. Std.	Approx. T ^b	Approx. Sig.
Ordinal by Ordinal	Kendall's tau-b	0,194	0,076	2,497	0,013
	Kendall's tau-c	0,159	0,064	2,497	0,013
	Gamma	0,312	0,119	2,497	0,013
N of Valid Cases		130			
^a Not assuming the null hypothesis.					
^b Using the asymptotic standard error assuming the null hypothesis.					

Anhang 144: Besserer Straßenausbau / Zustand hochrangige Straßen – Kreuztabelle und Assoziation

Besserer Ausbau der Straßen / Zustand des hochrangigen Straßennetzes - Kreuztabelle						
	sehr gut	gut	mittelmäßig	ausreichend	ungenügend	Total
Trifft nicht zu	1	2	0	0	0	3
% - Spalte	14,3%	3,4%	0,0%	0,0%	0,0%	2,3%
Trifft eher nicht zu	2	12	5	2	0	21
% - Spalte	28,6%	20,7%	9,4%	20,0%	0,0%	16,2%
Trifft eher zu	3	36	33	5	1	78
% - Spalte	42,9%	62,1%	62,3%	50,0%	50,0%	60,0%
Trifft voll und ganz zu	1	8	15	3	1	28
% - Spalte	14,3%	13,8%	28,3%	30,0%	50,0%	21,5%
Total	7	58	53	10	2	130
% - Spalte	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%

Besserer Ausbau der Straßen / Zustand des hochrangigen Straßennetzes - Assoziation					
		Value	Asymp. Std. Error ^a	Approx. T ^b	Approx. Sig.
Ordinal by Ordinal	Kendall's tau-b	0,226	0,079	2,801	0,005
	Kendall's tau-c	0,179	0,064	2,801	0,005
Gamma		0,369	0,125	2,801	0,005
N of Valid Cases		130			
^a Not assuming the null hypothesis.					
^b Using the asymptotic standard error assuming the null hypothesis.					

Anhang 145: Mehr Fortbildung / Bewertung der letzten Einheit – Kreuztabelle und Assoziation

Mehr Weiterbildungsmaßnahmen / Bewertung der letzten Weiterbildung - Kreuztabelle					
	sehr gut	gut	mittelmäßig	ungenügend	Total
trifft voll und ganz zu	8	11	4	0	23
% - Spalte	42,1%	22,0%	11,8%	0,0%	22,1%
trifft eher zu	8	32	19	1	60
% - Spalte	42,1%	64,0%	55,9%	100,0%	57,7%
trifft eher nicht zu	2	6	10	0	18
% - Spalte	10,5%	12,0%	29,4%	0,0%	17,3%
trifft nicht zu	1	1	1	0	3
% - Spalte	5,3%	2,0%	2,9%	0,0%	2,9%
Total	19	50	34	1	104
% - Spalte	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%

Mehr Weiterbildungsmaßnahmen / Bewertung der letzten Weiterbildung - Assoziation					
		Value	Asymp. Std. Error ^a	Approx. T ^b	Approx. Sig.
Ordinal by Ordinal	Kendall's tau-b	0,23	0,09	2,536	0,011
	Kendall's tau-c	0,187	0,074	2,536	0,011
Gamma		0,367	0,139	2,536	0,011
N of Valid Cases		104			
^a Not assuming the null hypothesis.					
^b Using the asymptotic standard error assuming the null hypothesis.					

Die Transportwirtschaft (3.8)

Charakteristika der Transportwirtschaft (3.8.1)

Fragebogen 50: Welche Aussagen treffen Ihrer Meinung nach auf die Transportwirtschaft zu? (7 Items)

Anhang 146: ZSFG: Charakteristika der Transportwirtschaft (Frage 50)

Charakteristika der Transportwirtschaft	Trifft voll und ganz zu*	Trifft eher zu*	Trifft eher nicht zu*	Trifft nicht zu*
Osterweiterung verschärft wirtschaftliche Situation	70,8 %	27,7 %	1,5 %	0,5 %
Starke Konkurrenz und Preisdruck	69 %	28,7 %	1,6 %	0,8 %
Transportwirtschaft leidet unter der Wirtschaftskrise	58,5 %	31,5 %	8,5 %	1,5 %
Fahreranforderungen sind gestiegen	49,2 %	47,7 %	3,1 %	0 %
Kosten werden auf die Fahrer abgewälzt	26,6 %	46,1 %	25 %	2,3 %
Es gibt zu viel LKW-Verkehr	20,8 %	45,4 %	28,5 %	5,4 %
			*gültige %	N = 131

Anhang 147: Transportwirtschaft: große Konkurrenz und Preisdruck

Transportwirtschaft: Konkurrenz, Preisdruck				
	Frequency	Percent	Valid Percent	Cum. Percent
trifft voll und ganz zu	89	67,9	69	69
trifft eher zu	37	28,2	28,7	97,7
trifft eher nicht zu	2	1,5	1,6	99,2
trifft nicht zu	1	0,8	0,8	100
Sub-Total	129	98,5	100	
Missing	2	1,5		
Total	131	100		

Anhang 148: Zunahme von Konkurrenz und Preisdruck durch die Osterweiterung

Transportwirtschaft: Zunahme Preisdruck und Konkurrenz durch Osterweiterung				
	Frequency	Percent	Valid Percent	Cum. Percent
trifft voll und ganz zu	92	70,2	70,8	70,8
trifft eher zu	36	27,5	27,7	98,5
trifft eher nicht zu	2	1,5	1,5	100
trifft nicht zu	0	0	0	100
Sub-Total	130	99,2	100	
Missing	1	0,8		
Total	131	100		

Anhang 149: Osterweiterung schafft neue Absatzmärkte für die heimische Transportw.

Transportwirtschaft: Osterweiterung schafft neue Absatzmärkte				
	Frequency	Percent	Valid Percent	Cum. Percent
trifft voll und ganz zu	27	20,6	20,9	20,9
trifft eher zu	23	17,6	17,8	38,8
trifft eher nicht zu	53	40,5	41,1	79,8
trifft nicht zu	26	19,8	20,2	100
Sub-Total	129	98,5	100	
Missing	2	1,5		
Total	131	100		

Anhang 150: Zu viel LKW-Verkehr

Transportwirtschaft: Zu viel LKW-Verkehr				
	Frequency	Percent	Valid Percent	Cum. Percent
trifft voll und ganz zu	27	20,6	20,8	20,8
trifft eher zu	59	45	45,4	66,2
trifft eher nicht zu	37	28,2	28,5	94,6
trifft nicht zu	7	5,3	5,4	100
Sub-Total	130	99,2	100	
Missing	1	0,8		
Total	131	100		

Anhang 151: Transportwirtschaft leidet unter der Wirtschaftskrise

Transportwirtschaft leidet unter der Wirtschaftskrise				
	Frequency	Percent	Valid Percent	Cum. Percent
trifft voll und ganz zu	76	58	58,5	58,5
trifft eher zu	41	31,3	31,5	90
trifft eher nicht zu	11	8,4	8,5	98,5
trifft nicht zu	2	1,5	1,5	100
Sub-Total	130	99,2	100	
Missing	1	0,8		
Total	131	100		

Anhang 152: Fahreranforderungen sind gestiegen

Transportwirtschaft: Fahreranforderungen sind gestiegen				
	Frequency	Percent	Valid Percent	Cum. Percent
trifft voll und ganz zu	64	48,9	49,2	49,2
trifft eher zu	62	47,3	47,7	96,9
trifft eher nicht zu	4	3,1	3,1	100
trifft nicht zu	0	0	0	100
Total	130	99,2	100	
Missing	1	0,8		
Total	131	100		

Anhang 153: Kosten werden auf die Fahrer abgewälzt

Transportwirtschaft: Kosten werden auf die Fahrer abgewälzt				
	Frequency	Percent	Valid Percent	Cum. Percent
trifft voll und ganz zu	34	26	26,6	26,6
trifft eher zu	59	45	46,1	72,7
trifft eher nicht zu	32	24,4	25	97,7
trifft nicht zu	3	2,3	2,3	100
Sub-Total	128	97,7	100	
Missing	3	2,3		
Total	131	100		

Die Wirtschaftskrise und ihre Auswirkungen (3.8.2)

Fragebogen 48: Wie würden Sie die derzeitige Situation der Transportwirtschaft einschätzen?

Anhang 154: Derzeitige Situation der Transportwirtschaft (Frage 48)

Derzeitige Situation der Transportwirtschaft				
	Frequency	Percent	Valid Percent	Cum. Percent
sehr gut	0	0	0	0
gut	23	17,6	17,7	17,7
mittelmäßig	67	51,1	51,5	69,2
schlecht	30	22,9	23,1	92,3
sehr schlecht	10	7,6	7,7	100
Sub-Total	130	99,2	100	
Missing	1	0,8		
Total	131	100		

Fragebogen 49: Wie würden Sie die Situation der Transportwirtschaft im nächsten Jahr einschätzen?

Anhang 155: Situation der Transportwirtschaft im nächsten Jahr (Frage 49)

Situation der Transportwirtschaft in einem Jahr				
	Frequency	Percent	Valid Percent	Cum. Percent
sehr gut	1	0,8	0,8	0,8
gut	18	13,7	13,8	14,6
mittelmäßig	69	52,7	53,1	67,7
schlecht	36	27,5	27,7	95,4
sehr schlecht	6	4,6	4,6	100
Sub-Total	130	99,2	100	
Missing	1	0,8		
Total	131	100		

Anhang 156: Veränderung der Situation im nächsten Jahr

Situation der Transportwirtschaft im nächsten Jahr				
	Frequency	Percent	Valid Percent	Cum. Percent
sehr gut	1	0,8	0,8	0,8
gut	18	13,7	13,8	14,6
mittelmäßig	69	52,7	53,1	67,7
schlecht	36	27,5	27,7	95,4
sehr schlecht	6	4,6	4,6	100
Sub-Total	130	99,2	100	
Missing	1	0,8		
Total	131	100		

Fragebogen 51: Inwieweit haben Sie folgende Auswirkungen der Wirtschaftskrise haben Sie in Ihrer Firma beobachtet? (6 Items)

Anhang 157: ZSFG: Auswirkungen der Wirtschaftskrise im Betrieb (Frage 51)

Auswirkungen der Wirtschaftskrise im Betrieb	Sehr stark	Eher stark	Ein wenig	Gar nicht
Arbeitsplätze sind unsicher geworden	13,7 %	48,1 %	24,4 %	13,7 %
Weniger Aufträge	12,2 %	35,1 %	43,5 %	9,2 %
Mitarbeiter wurden entlassen	9,9 %	30,5 %	32,8 %	26,7 %
Fahrerlöhne sind gesunken	6,9 %	22,3 %	44,6 %	26,2 %
Betriebsbesitz wurde abgebaut	6,1 %	16,8 %	38,9 %	38,2 %
Betriebsklima hat sich verschlechtert	4,6 %	16,8 %	48,1 %	30,5 %
			*gültige %	N = 131

Anhang 158: Wirtschaftskrise: weniger Aufträge

Wirtschaftskrise: weniger Aufträge				
	Frequency	Percent	Valid Percent	Cum. Percent
sehr stark	16	12,2	12,2	12,2
eher stark	46	35,1	35,1	47,3
ein wenig	57	43,5	43,5	90,8
gar nicht	12	9,2	9,2	100
Total	131	100	100	

Anhang 159: Wirtschaftskrise: Verschlechterung des Betriebsklimas

Wirtschaftskrise: Betriebsklima hat sich verschlechtert				
	Frequency	Percent	Valid Percent	Cum. Percent
sehr stark	6	4,6	4,6	4,6
eher stark	22	16,8	16,8	21,4
ein wenig	63	48,1	48,1	69,5
gar nicht	6	30,5	30,5	100
Total	131	100	100	

Anhang 160: Wirtschaftskrise: Betriebsbesitz wurde abgebaut

Wirtschaftskrise: Betriebsbesitz wurde abgebaut				
	Frequency	Percent	Valid Percent	Cum. Percent
sehr stark	8	6,1	6,1	6,1
eher stark	22	16,8	16,8	22,9
ein wenig	51	38,9	38,9	61,8
gar nicht	50	38,2	38,2	100
Total	131	100	100	

Anhang 161: Wirtschaftskrise: Löhne der Fahrer sind gesunken

Wirtschaftskrise: Gesamtlöhne der Fahrer sind gesunken				
	Frequency	Percent	Valid Percent	Cum. Percent
sehr stark	9	6,9	6,9	6,9
eher stark	29	22,1	22,3	29,2
ein wenig	58	44,3	44,6	73,8
gar nicht	34	26	26,2	100
Sub-Total	130	99,2	100	
Missing	1	0,8		
Total	131	100		

Anhang 162: Wirtschaftskrise: Arbeitsplätze sind unsicher geworden

Wirtschaftskrise: Arbeitsplätze sind unsicherer geworden				
	Frequency	Percent	Valid Percent	Cum. Percent
sehr stark	18	13,7	13,7	13,7
eher stark	63	48,1	48,1	61,8
ein wenig	32	24,4	24,4	86,3
gar nicht	18	13,7	13,7	100
Total	131	100	100	

Anhang 163: Wirtschaftskrise: Mitarbeiter wurden entlassen

Wirtschaftskrise: Mitarbeiter wurden abgebaut				
	Frequency	Percent	Valid Percent	Cum. Percent
sehr stark	13	9,9	9,9	9,9
eher stark	40	30,5	30,5	40,5
ein wenig	43	32,8	32,8	73,3
gar nicht	35	26,7	26,7	100
Total	131	100	100	

Frächter-Befragung (4.1)

Anhang 164: Arbeitszeiten über den erlaubten 55 Stunden

Arbeitszeiten über 55h in heimischen Betrieben				
	Frequency	Percent	Valid Percent	Cum. Percent
Arbeitszeit bis 55 h	63	57,8	58,9	58,9
Arbeitszeit über 55 h	44	40,4	41,1	100
Sub-Total	107	98,2	100	
Missing	2	1,5		
Missing (Ausland)	22	16,8		
Total	131	100		

Anhang 165: Unterlagen zur Frächter-Befragung

I. Arbeitszeiten

I.a: Warum glauben Sie, weicht die berichtete wöchentliche Arbeitszeit von Fernfahrern so stark (bis zu 14 Stunden) von der übrigen (männlichen) Arbeitsbevölkerung ab?

I.b: Wie kommen über 40 % der befragten Fahrer auf eine durchschnittliche Arbeitszeit über der zulässigen Höchstgrenze (55 Stunden mit Bereitschaftsdiensten)?

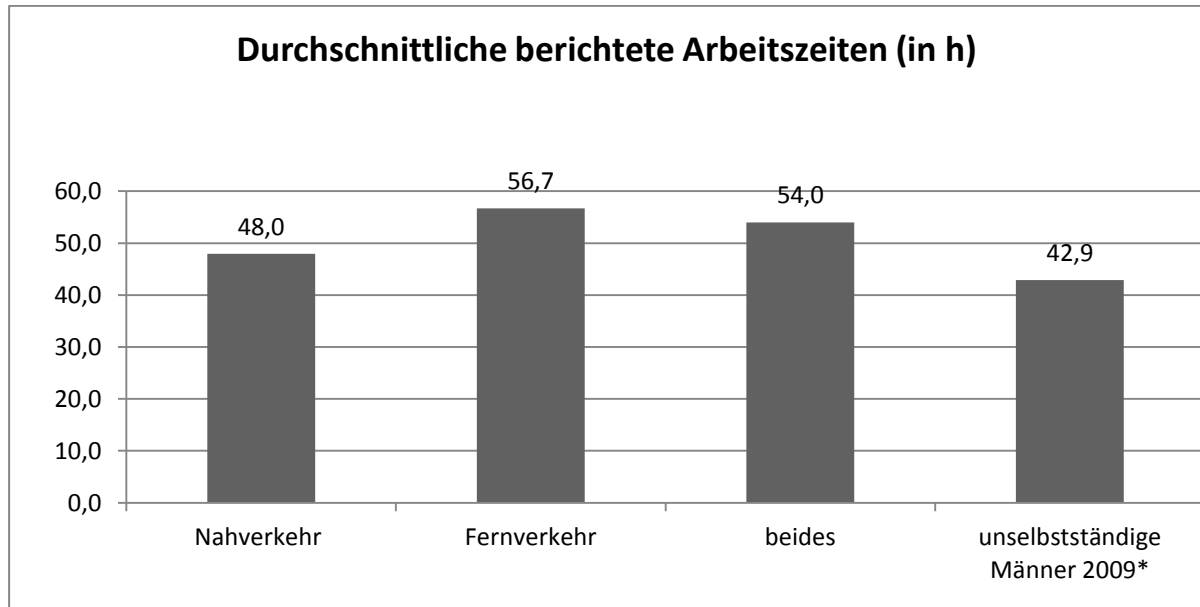
II. Beladung

II: Die LKW-Fahrer berichten des Öfteren von überbeladenen Fahrzeugen. Warum glauben Sie, sind häufig überbeladene Fahrzeuge unterwegs?

Anhang 165: Unterlagen zur Frächter-Befragung - Fortsetzung

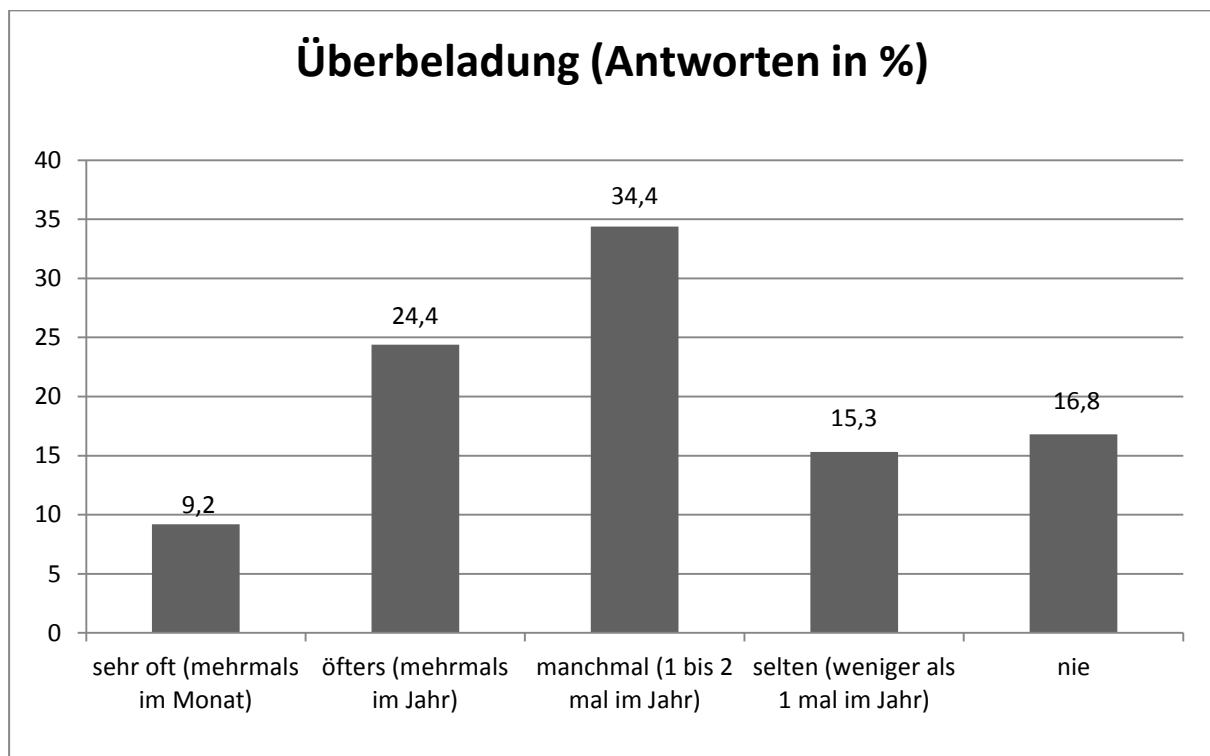
Diese Befragung wurde zwischen April und August 2010 bei 131 LKW-Fahrern durchgeführt.

I. Arbeitszeiten



*Normalarbeitszeiten (Haupttätigkeit) selbstständig und unselbstständig beschäftigter Männer 2009
Quelle: Statistik Austria

II. Überbeladung



Anhang 166: Frächter-Befragung

Frage	Frächter 1 Fernverkehr	Frächter 2 Nahverkehr
I.a: Warum glauben Sie, weicht die berichtete wöchentliche Arbeitszeit von Fernfahrern so stark (bis zu 14 Stunden) von der übrigen (männlichen) Arbeitsbevölkerung ab?	„Der LKW-Fahrer darf täglich eine Fahrzeit von 8 Stunden plus 2 Stunden Einsatzzeit haben. Zweimal die Woche darf er 11 Stunden Einsatzzeit haben – somit ergibt sich daraus automatisch manchmal eine Wochenarbeitszeit von 52 Stunden. Einige LKW-Lenker sind auch samstags tätig, damit kommt automatisch eine hohe Wochenstundenanzahl zusammen.“	„Diese Mehrarbeitszeit wird nicht erreicht (max. 5–8 Stunden).“
I.b: Wie kommen über 40 % der befragten in heimischen Betrieben tätigen Fahrer auf eine durchschnittliche Arbeitszeit über der zulässigen Höchstgrenze (55 Stunden mit Bereitschaftsdiensten)?	„Einerseits durch den Termindruck, der in der gesamten Branche herrscht. Subjektiv empfindet der LKW-Fahrer auch, dass er zeitenweise ständig im LKW ist (auch in den Ruhezeiten). Speziell Fernfahrer sind natürlich weit von zu Hause entfernt und nehmen daher längere Tagesarbeitszeiten in Kauf, um möglichst rasch wieder bei ihren Familien zu sein. Damit verbunden die angeführte Abweichung.“	„Aufgrund der gesetzlich erlaubten Fahrzeit werden höchstens 45 h pro Woche erreicht.“
II: Die LKW-Fahrer berichten des Öfteren von überbeladenen Fahrzeugen. Warum glauben Sie, sind häufig überbeladene Fahrzeuge unterwegs?	„Einerseits die Gier der Kunden und andererseits die Gier der Frächter. Die Überbeladung bezieht sich wahrscheinlich häufig auf Klein-LKW mit 3,5 bzw. 7,5 Tonnen, da diese im Verhältnis zum zulässigen Ladegewicht wahrscheinlich ständig überladen sind (z. B. dürfte der 3,5 t LKW nur 200 kg zuladen). Die großen, richtigen LKW, welche im Fernverkehr unterwegs sind, sind sicher so gut wie nie überladen, da ab 2010 der Frächter, der Lenker und der Belader (sic!) mit € 1,-- pro überladenem Kilo bestraft wird. Hier ist die Überbeladung wirklich vielleicht nur im Nahverkehr möglich. Beispielsweise Holzfuhren (die erste Fuhre früh am Morgen) oder Schotter und Erdfuhren, bei denen die Fracht nicht wirklich gewogen wird.“	„Der Fahrer ist selbst für die Überbeladung verantwortlich!“

Arbeitsbedingungen (4.2.1)

Anhang 167: Entlohnung/Herkunft des Unternehmens - Kreuztabelle

Entlohnung/Herkunft des Unternehmens - Kreuztabelle				
	Österreich	Ausland Westen	Ausland Osten	Total
fixierter Lohn	51	10	0	61
% - Spalte	46,8%	66,7%	0,0%	46,9%
Grundlohn + Provision	36	2	2	40
% - Spalte	33,0%	13,3%	33,3%	30,8%
Leistungsgebunden	14	1	4	19
% - Spalte	12,8%	6,7%	66,7%	14,6%
anders (Selbstständig.)	8	2	0	10
% - Spalte	7,3%	13,3%	0,0%	7,7%
Total	109	15	6	130
% - Spalte	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%

Verkehrssicherheit (4.2.6)

Anhang 168: Anlegen des Sicherheitsgurtes/Alter (klassiert) – Kreuztabelle und Assoziation

Anlegen des Sicherheitsgurtes / Altersklassen - Kreuztabelle						
	18 bis 29 Jahre	30 bis 39 Jahre	40 bis 49 Jahre	50 bis 59 Jahre	60+ Jahre	Total
nie	2	4	2	1	1	10
% - Spalte	10,0%	9,8%	4,9%	4,8%	16,7%	7,8%
selten	4	13	13	5	1	36
% - Spalte	20,0%	31,7%	31,7%	23,8%	16,7%	27,9%
meistens	9	15	19	7	2	52
% - Spalte	45,0%	36,6%	46,3%	33,3%	33,3%	40,3%
immer	5	9	7	8	2	31
% - Spalte	25,0%	22,0%	17,1%	38,1%	33,3%	24,0%
Total	20	41	41	21	6	129
% - Spalte	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%

Anlegen des Sicherheitsgurtes / Altersklassen - Assoziation						
		Value	Asymp. Std. Error ^a	Approx. T ^b	Approx. Sig.	
Ordinal by Ordinal	Kendall's tau-b		0,054	0,078	0,688	0,492
	Kendall's tau-c		0,052	0,075	0,688	0,492
	Gamma		0,074	0,108	0,688	0,492
N of Valid Cases			129			
^a Not assuming the null hypothesis.						
^b Using the asymptotic standard error assuming the null hypothesis.						

Anhang 169: Sicherheitsgurt/Teilnahme an Weiterbildung – Kreuztabelle u. Assoziation

Anlegen des Sicherheitsgurtes / Teilnahme an Weiterbildung - Kreuztabelle					
	ja, regelmäßig	ja, mehrmals	ja, einmal	nie	Total
immer	6	8	9	7	30
% - Spalte	22,2%	16,7%	28,1%	38,9%	24,0%
meistens	10	19	13	8	50
% - Spalte	37,0%	39,6%	40,6%	44,4%	40,0%
selten	6	19	7	3	35
% - Spalte	22,2%	39,6%	21,9%	16,7%	28,0%
nie	5	2	3	0	10
% - Spalte	18,5%	4,2%	9,4%	0,0%	8,0%
Total	27	48	32	18	125
% - Spalte	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%

Anlegen des Sicherheitsgurtes / Teilnahme an Weiterbildung - Assoziation					
		Value	Asymp. Std. Error ^a	Approx. T ^b	Approx. Sig.
Ordinal by Ordinal	Kendall's tau-b	-0,165	0,077	-2,115	0,034
	Kendall's tau-c	-0,156	0,074	-2,115	0,034
	Gamma	-0,23	0,107	-2,115	0,034
N of Valid Cases		125			
^a Not assuming the null hypothesis.					
^b Using the asymptotic standard error assuming the null hypothesis.					

Pressegespräch Fachverband für Güterbeförderung

Anhang 170: Fachverband für das Güterbeförderungsgewerbe, 2010, S. 1-3



Pressegespräch Fachverband für Güterbeförderung

Wie haben die heimischen Güterbeförderer die Krise überstanden?

Welche Herausforderungen kommen auf die Branche zu?

Wien, 30. September 2010

Heimische Transportbranche spürt Nachwehen der Krise

Branchenstimmung gedämpft

Der Fachverband für Güterbeförderung in der WKÖ hat im Sommer eine Erhebung unter seinen 12.000 Mitgliedsbetrieben durchgeführt. Die Transportunternehmer wurden nach deren Einschätzungen und Erwartungen zur wirtschaftlichen Lage, zu den Aussichten für ihr eigenes Unternehmen und zu aktuellen Themen, Forderungen der Transporteure und der politischen Entwicklung befragt. In der aktuellen Erhebung von August 2010 wurden 540 Mitglieder repräsentativ befragt.

„Die Umfrage zeigt: der Himmel bleibt bedeckt mit vereinzelten Auflockerungen, aber auch Schauern“, zieht KR Wolfgang Herzer, Obmann des Fachverbands der Transporteure Resümee über die Stimmung in der Branche. Die heimischen Güterbeförderer gehen mit einer sehr nüchternen Sichtweise in den Herbst 2010. Der Wert derer, die annehmen, dass sich die **Lage verbessern** wird, liegt bei **14,1 Prozent**. Die stärkste Gruppe unter den Transporteuren sind aber die, die davon ausgehen, dass sich die **Situation nicht ändern wird**, sondern es beim Status quo bleibt – das sind mit mehr als **47 Prozent** beinahe die Hälfte aller Befragten. Aber, und das ist weniger erfreulich: Mehr als ein Drittel, nämlich **35,4 Prozent befürchten eine Verschlechterung** der wirtschaftlichen Lage der heimischen Transportwirtschaft.

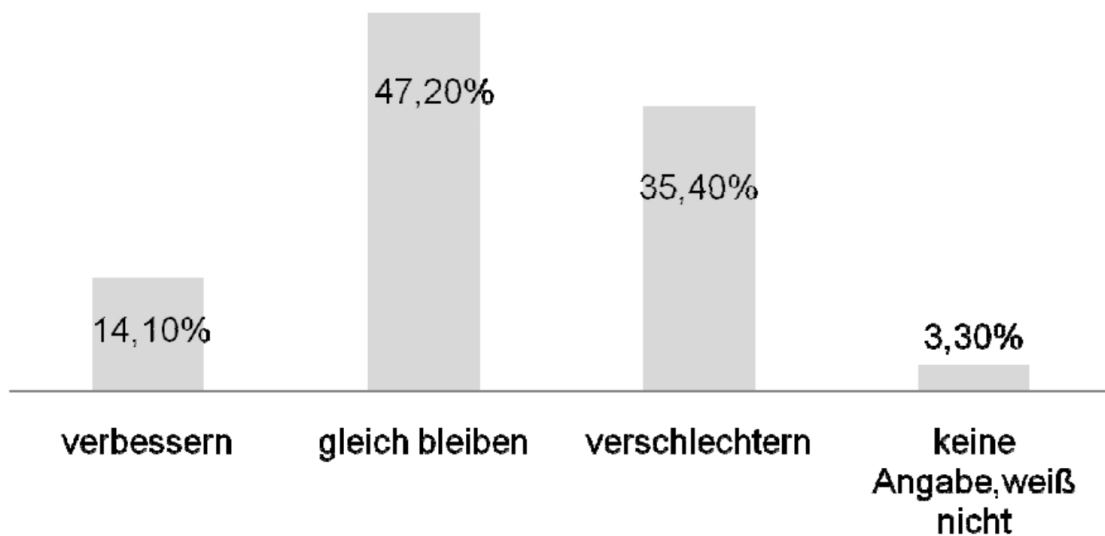
Transporteure von Krise mitunter am schwersten betroffen

„Die Mitgliederbefragung bringt insgesamt einen Eindruck, wie die Stimmung bei den Unternehmern ist, und wo nach wie vor der Schuh drückt. Unsere Mitglieder waren von der Wirtschaftskrise mitunter am stärksten betroffen – das

machen die Zahlen deutlich. Die Umfrage zeigt auch, was zu erwarten ist – eine realistische Einschätzung der Betriebe und was jetzt getan werden muss, damit sich die Lage nachhaltig verbessert“, so Herzer.

Die Erwartungen an die Konjunktorentwicklung sind bei älteren Befragten generell negativer als bei jüngeren. Im Bereich der Unternehmensgröße erwarten größere Unternehmen ab 21 bzw. mit mehr als 100 Mitarbeitern in deutlich höherem Ausmaß eine Verbesserung oder zumindest gleich bleibende wirtschaftliche Entwicklung.

Wird sich Ihrer Meinung nach die wirtschaftliche Lage der österreichischen Transporteure innerhalb der nächsten 12 Monate verbessern, verschlechtern oder wird sie gleich bleiben?



LEBENS LAUF

von Gerald Steinwender
Schönbrunner Straße 48/32
1050 Wien
Tel. 0676 521 37 97

Bildung

1989 – 1993: Volksschule Zweinitz
1993 – 1997: Hauptschule Weitensfeld
1997 – 2002: HAK Althofen

Wintersemester 2002/03: Studium der Informatik an
der Universität Klagenfurt

Seit 2003: Studium Soziologie, Universität Wien

Berufliche Erfahrungen

Dezember 2004 bis April 2005: Nebentätigkeit im
Callcenter (outbound), Firma Egaplan in Wien.

Juli und August 2005: Feriarbeit im Baugewerbe,
Firma IAT

Juli und August 2007: Auslandspraktikum in Italien,
Firma Termonova in Fagagna bei Udine

Juli bis September 2008: Dokumentationsarchiv im
Parlament der Republik Österreich.

Laufende Mithilfe im elterlichen Betrieb (Gastronomie)

Fähigkeiten und Kenntnisse

Fließendes Englisch in Wort und Schrift, fortgeschrittenes Italienisch und Spanisch.

IT: ausgeprägte Hard- und Softwarekenntnisse (Windows, Mac OS-X), u.a. Office-Paket, Photoshop, HTML, SPSS inklusive Syntax.

Führerschein: A, B, F

Publikationen

„Lebenslagen von Kindern mit Migrationshintergrund“
mit Korinna Lindinger in: „In Armut Aufwachsen“ (Ur-
sula Till-Tentschert HG, 2009, S.39ff),
[http://www.soz.univie.ac.at/fileadmin/user_upload/inst_](http://www.soz.univie.ac.at/fileadmin/user_upload/inst_soziologie/InArmutAufwachsen.pdf)
[soziologie/InArmutAufwachsen.pdf](http://www.soz.univie.ac.at/fileadmin/user_upload/inst_soziologie/InArmutAufwachsen.pdf)