

Pressekonferenz am 27.06.2012

Bessere Arbeitsbedingungen für Bus- und Lkw-LenkerInnen - mehr Sicherheit für alle im Verkehr

AK und vida fordern ein 5-Punkte-Paket gegen Lenkzeitüberschreitungen, Weiterbildungslücken, fehlende Stellplätze, unsichere Rastplätze

Überarbeitung, Stress bei der Rastplatzsuche und Angst vor Überfällen am Rastplatz: Der Job am Steuer eines Lkw oder Busses wird immer härter, so das Ergebnis einer Umfrage, die die Arbeiterkammer gemeinsam mit der Verkehrs- und Dienstleistungsgewerkschaft vida unter über 800 BerufslenkerInnen durchgeführt hat. Für Aus- und Weiterbildung fehlen den LenkerInnen die Zeit und das Geld. Fast 60 Prozent der BerufslenkerInnen haben die vorgeschriebenen Weiterbildungen, die bis 2014 abgeschlossen sein müssen, noch nicht begonnen. „Das geht alle an: Wenn die LenkerInnen gut ausgebildet und gut ausgeruht sind, bedeutet das auch mehr Sicherheit für alle VerkehrsteilnehmerInnen“, betonen AK Präsident Herbert Tumpel und vida-Vorsitzender Rudolf Kaske. Die Arbeiterkammer und vida fordern deshalb ein 5-Punkte-Paket gegen Lenkzeitüberschreitungen, für eine rasche Abwicklung der Pflicht-Weiterbildungen und für sichere Rastplätze. „Frächter und Busunternehmen klagen über mangelndes Fachpersonal. Es liegt an ihnen ihre FahrerInnen gut zu bezahlen und auszubilden und für die Einhaltung der Ruhezeiten einzutreten“, fordern Tumpel und Kaske.

Rund 140.000 Beschäftigte in Österreich arbeiten als BerufslenkerInnen für Bus- und Frachtunternehmen, viele von ihnen unter schwierigsten Bedingungen. Nur jeder zweite Lenker sagt, dass er Lenkzeiten nicht überschreiten muss.

In einer von AK und vida durchgeführten Umfrage klagten 71 Prozent der LenkerInnen außerdem über die „schwierige“ oder „sehr schwierige“ Suche nach Rastplätzen in der Nacht. Und auch wer einen Stellplatz gefunden hat, kommt nicht immer zur Ruhe: Jeder zweite berichtet von „gelegentlicher Angst“, jeder zehnte sogar von „häufiger Angst“ vor Überfällen auf den Rastplätzen. „Hier ist die Asfinag gefragt: Sie muss für mehr Stellplätze in den Nachtstunden sorgen. Mehr Überwachungskameras und andere Sicherheitsmaßnahmen müssen auf den Plätzen für ein besseres Sicherheitsgefühl sorgen“, so Tumpel.

Es informieren Sie:
AK Präsident Herbert Tumpel und vida-Vorsitzender Rudolf Kaske

Lenkzeiten kontrollieren

4,5 Stunden fahren, 45 Minuten Pause, dann wieder 4,5 Stunden fahren, dann 11 Stunden Ruhezeit: So sollte es eigentlich sein.

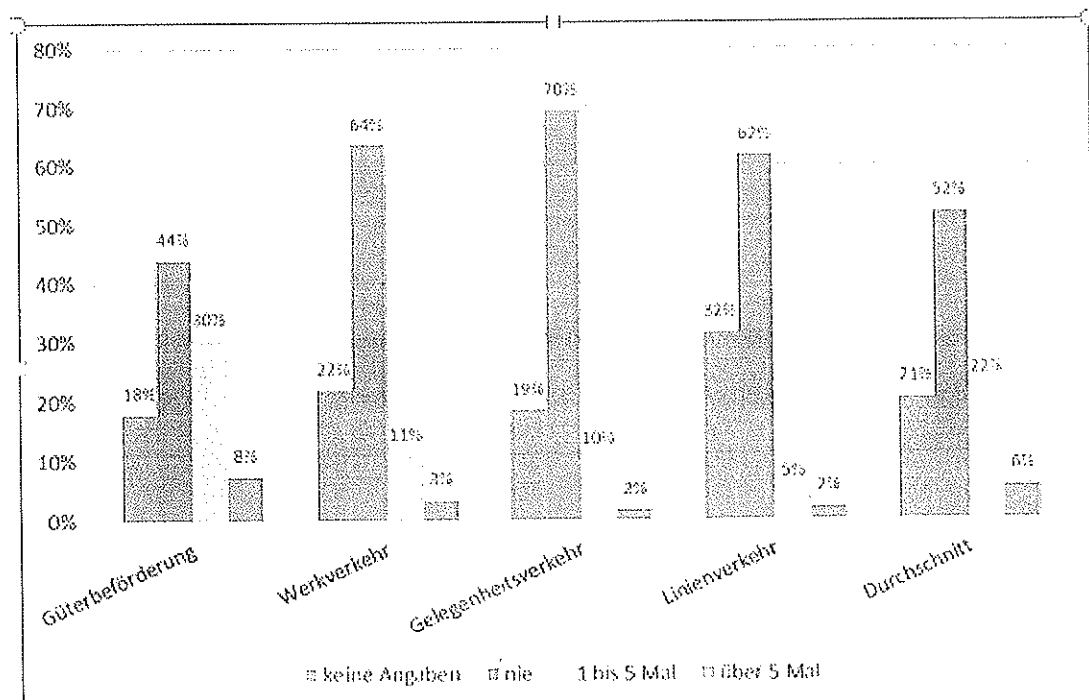
Aber in der Befragung geben nur 44 Prozent der Lkw-LenkerInnen in der Güterbeförderung an, „nie“ die vorgeschriebenen Lenkzeiten zu überschreiten. 30 Prozent sprechen von „ein bis 5 Mal pro Monat“, 8 Prozent geben zu, mehr als 5 Mal pro Monat länger als erlaubt am Steuer zu sitzen. Wobei bei kleineren Betrieben mit weniger Fahrzeugen Lenkzeiten seltener eingehalten werden.

„Die Zahl der tatsächlichen Lenkzeitüberschreitungen dürfte sogar weit höher liegen“, so Kaske: „Vor allem in kleinen Betrieben muss der Wagen immer in Bewegung sein. Da braucht nur einmal ein Fahrer ausfallen, schon müssen die anderen einspringen, ob sie schon gefahren sind oder nicht.“

Überlange Lenkzeiten sind für die FahrerInnen ein so wichtiges Thema, dass sich sogar 56 Prozent von ihnen mehr Kontrollen wünschen, obwohl nach derzeitiger Praxis, in erster Linie die Fahrer für die Nichteinhaltung von Lenkzeiten bestraft werden. „Das ist ein Signal, wie sehr die FahrerInnen unter Druck stehen“, warnt der vida-Vorsitzende.

Grafik

„Ich überschreite die Lenkzeit...“



Rastanlagen: schwierige Stellplatzsuche in der Nacht

Zur Ruhe kommt nur, wer entlang der Autobahnen schnell und zügig einen passenden Rastplatz findet. Aber abends gelingt das über 60 Prozent der LenkerInnen in Österreich nur schwer. Etwa 1.200 Stellplätze fehlen in Österreich. Hier besteht ein Sicherheitsrisiko, nicht nur, weil die Fahrer gezwungenermaßen lange auf Stellplatz suche sind, sondern auch weil eng rangierende Lkws auf Rastanlagen und in Tankstellennähe auch für die Pkws bedrohlich sein können. Dazu kommt, dass eine überlange Rastplatzsuche auch das Einhalten der Lenkzeiten erschwert. 14 Prozent der Fahrer geben an, Stellflächen auf den Rastplätzen mit Anhängern zu zaparken. So verlagern die Unternehmen Lagerkapazitäten auf den öffentlichen Straßenraum. „Das muss aufhören. So könnten ganz schnell mehr freie Stellplätze geschaffen werden. Dazu muss aber die Asfinag noch weiter neue Stellplätze in den Nachtstunden schaffen“, fordert Tumpel. „Wir wollen nicht, dass Fahrer dazu genötigt sind - so wie dies in Deutschland in Ermangelung von Stellplätzen schon vorkommt -, ihre Ruhepausen auf Pannestreifen illegal verbringen zu müssen“, so der AK Präsident.

Rastanlagen: mehr Sicherheit muss her

Zur Ruhe kommt auch nur, wer sich nachts sicher fühlt. Doch selbst unter den durchaus nicht als Angsthasen bekannten Lkw-Lenkern sagen fast 48 Prozent, dass sie immer wieder Angst vor Überfällen haben. 15 Prozent waren nach eigenen Angaben einmal oder mehrmals Opfer einer kriminellen Handlung auf einer Rastanlage. „Hier muss mehr für die FahrerInnen getan werden: mit einem gezielten Sicherheitstraining etwa, zum Verhalten bei Bedrohungen. Auch hier sind die Unternehmen gefordert. Sie haben eine Verantwortung für Ihre Beschäftigten“, sagt Tumpel.

Rastanlagen: Gute Noten für Ausstattung

Einmal am Rastplatz geben die BerufslenkerInnen den Rastplätzen in Österreich gute Noten: Insgesamt „zufrieden“ und „sehr zufrieden“ sagen 57 Prozent der Befragten. Besonders zufrieden sind die LenkerInnen, was die Ausleuchtung (73 Prozent), die Beschilderung (68 Prozent) und auch die Anordnung der Rastanlagen angeht (64 Prozent). Ein Erfolgskonzept ist auch das von der AK mitinitiierte Rastplatz-Stellplatz-Info, das den Lenkern schon auf der Autobahn anzeigt, wo noch Plätze frei sind. Dieser Modellversuch ist bisher nur auf die Region um Wien begrenzt und sollte auf das ganze Netz ausgedehnt werden. Mehr als drei Viertel der befragten FahrerInnen lobte das System als „sehr sinnvoll“, erläuterte Tumpel.

Rastanlagen: Hohe Preise bei knapper Kasse

Im Durchschnitt gaben die Befragten BerufslenkerInnen rund 1.500 bis 2.000 Euro als monatliches Netto-Einkommen an. Mit dabei sind auch Spesen- und Überstundenanteile, die bei Lkw-LenkerInnen schnell mehrere hundert Euro im Monat aus-

Seite 3 / 5

machen und die, weil sich die LenkerInnen oft tagelang außer Haus, vor allem auf Raststätten verpflegen müssen, oft schnell aufgebraucht sind.

So ist es kein Wunder, dass mit dem Preisniveau an den Raststätten fast 70 Prozent der befragten Lkw-LenkerInnen „unzufrieden“ oder „sehr unzufrieden“ waren. Zumindest Automaten an allen Rastplätzen, wo LenkerInnen sich günstig mit Lebensmitteln eindecken können, sind hier dringend erforderlich, fordert Tumpel.

Weiterbildung geht unter

Bis September 2013 müssen alle BuslenkerInnen und bis September 2014 alle Lkw-LenkerInnen eine vorgeschriebene Weiterbildung von insgesamt 35 Stunden absolvieren, erörtert Kasko.

Aber von den rund 140.000 Beschäftigten haben 58 Prozent noch nichts unternommen, nur 13 Prozent haben die Weiterbildung abgeschlossen. Viele wissen nicht, dass es diese Pflicht zur Weiterbildung gibt und dass sie ohne diese Weiterbildung zum Stichtag ihren Beruf nicht mehr ausüben können.

„Hier tickt - insbesondere was die Lkw-LenkerInnen betrifft - eine Zeitbombe“, warnt der vda-Vorsitzende. Denn da die AusbilderInnen auch begrenzte Kapazitäten haben, dürfte es bis 2013 bzw. 2014 eng werden, alle Beschäftigten unterzubringen.

Die Kosten der Weiterbildung variieren je nach Anbieter von 260 Euro bis 830 Euro. Das können die BerufskraftfahrerInnen allein nicht leisten.

„Diese Kosten dürfen nicht bei den LenkerInnen hängen bleiben“, fordert Kasko. Hier sind die Unternehmen gefragt: Sie müssen Zeit und Geld für die Weiterbildung ihrer MitarbeiterInnen investieren: Für die Sicherheit und Berufssicherheit ihrer Beschäftigten, aber auch im Interesse der Sicherheit aller AutofahrerInnen, bekräftigt der vda-Vorsitzende.

Was sich ändern muss:

Das 5-Punkte Paket von AK und vida für mehr Sicherheit und bessere Jobs

- + Mehr Kontrollen bei den Lenkzeiten. Für überlange Lenkzeiten sind die Firmen verantwortlich: Sie planen die Strecken und Fahrtzeiten und machen nicht selten Druck, länger zu fahren. Die Strafen müssen aber überwiegend die FahrerInnen tragen. Das muss sich ändern. Hier muss das Kraftfahrgesetz geändert werden: Eine geringe Höchststrafe für die LenkerInnen und höhere Geldstrafen für die Unternehmen, die für die Lenkzeitüberschreitungen mit verantwortlich sind. Weiters sollen die Behörden nicht nur die Frächter, sondern auch deren Auftraggeber (Industrie und Spediteure) zur Verantwortung ziehen. Nur so kann der scharfe Wettbewerbsdruck, der derzeit auf dem Rücken der LenkerInnen ausgetragen wird, vermindert werden.
- + Strengere Kontrollen und Strafen der Unternehmen bei Sozialbetrug, es gibt kaum Kontrollen, ob die FahrerInnen regelgerecht versichert und bezahlt werden. Das muss sich ändern. Auch die FahrerInnen der seriösen Firmen sehen ihren Job durch Schwarze Schafe der Branche bedroht.
- + Die Asfinag muss für mehr Rastmöglichkeiten für Lkw sorgen. „Es fehlen in Österreich bis 2013 etwa 1.200 Stellplätze. Der Ausbau muss vorangetrieben werden. Als Sofortmaßnahme würden auch Kontrollen auf den Rastplätzen helfen: Etwa 14 Prozent der Befragten geben an, Stellfläche mit abgestellten Anhängern zu zuparken. Das geschieht auf Druck der Firmen. Diese Verschiebung von Lagerkapazität auf öffentliche Flächen muss aufhören.
- + Um das Sicherheitsgefühl zu erhöhen muss es gezielte Sicherheitstrainings für die LenkerInnen geben. Hier sind die Firmen gefordert.
- + Die Aus- und Weiterbildung muss von den Unternehmen gefördert und getragen werden. Nur dann können sich die Fahrer die Weiterbildungen leisten. Per Gesetz soll das Verkehrsministerium vorschreiben, dass die Aus- und Weiterbildungskosten vom Dienstgeber vollständig übernommen werden. Außerdem müssen die FahrerInnen die Ausbildung während ihrer Arbeitszeit absolvieren können. Derzeit gibt es nur einzelne Regelungen durch Kollektivverträge für BuslenkerInnen und einen Teil der Lkw-LenkerInnen. Unternehmen, die nicht ausgebildete LenkerInnen einsetzen, müssen dafür zur Rechenschaft gezogen werden.