

An den
Hauptverband der österreichischen
Sozialversicherungsträger
Kundmanngasse 21
1030 Wien

Ihr Zeichen
REP-43.00/15/0259

Ihr E-Mail vom
30.10.2015

Unser Zeichen
HGD-725/15
HGR-1601/15 ST 8.3
Dr. Pfeiffer ☎ 20500
✉ Thomas.Pfeiffer@auva.at

Datum
09.11.2015

Betrifft:

**Bundesgesetz, mit dem das Arbeitsvertragsrechts-Anpassungsgesetz,
das Angestelltengesetz, das Arbeitszeitgesetz und das Kinder- und
Jugendlichen-Beschäftigungsgesetz 1987 geändert werden**

Sehr geehrte Damen und Herren!

Die Allgemeine Unfallversicherungsanstalt nimmt zum oben genannten Entwurf, insbesondere zur vorgeschlagenen Änderung des Arbeitszeitgesetzes, aus dem Blickwinkel der Sicherheit und des Gesundheitsschutzes der ArbeitnehmerInnen wie folgt Stellung:

Zu § 20b Abs 6 AZG:

Der Entwurf schlägt die folgende neue Bestimmung vor:

Verlässt die Arbeitnehmerin/der Arbeitnehmer über Auftrag der Arbeitgeberin / des Arbeitgebers ihren/seinen Arbeitsort, um an anderen Orten ihre/seine Arbeitsleistung zu erbringen, wird aber während der Reisebewegung durch das angeordnete Lenken eines Fahrzeugs eine Arbeitsleistung erbracht, die nicht eine Haupttätigkeit der Arbeitnehmerin/des Arbeitnehmers darstellt, darf die tägliche Arbeitszeit durch die Reisebewegung auf bis zu zwölf Stunden ausgedehnt werden.

Durch die vorgeschlagene Bestimmung würde unter den genannten Bedingungen die zulässige Tagesarbeitszeit auf 12 Stunden ausgedehnt werden. Die Tagesarbeitszeit kann (und würde) auf Grund der vorgeschlagenen Bestimmung auch an mehreren Arbeitstagen hintereinander auf 12 Stunden verlängert werden. Die Verlängerung wäre auf Grund der vorgeschlagenen Bestimmung zulässig (und würde stattfinden), sobald ein/e ArbeitnehmerIn in dienstlichem

Auftrag ein Fahrzeug zu lenken hätte, um außerhalb des Arbeitsortes (dh außerhalb der Arbeitsstätte, siehe § 20b Abs 1 AZG) eine Arbeitstätigkeit auszuführen.

Dabei würde es zur Ausdehnung der zulässigen Arbeitszeit auf 12 Stunden auch ausreichen, wenn beispielsweise (nur) 30 Minuten Fahrzeit erforderlich sind (15 Minuten Hinfahrt und 15 Minuten Rückfahrt, jeweils lenken eines Kfz). Wenn für den/die ArbeitnehmerIn eine Tagesarbeitszeit von 8 Stunden (oder in zulässigen Fällen zB von 10 Stunden) gilt, würde die vorgeschlagene Bestimmung im genannten Beispiel zur Arbeitszeitverlängerung auf 12 Stunden führen. Da keine Spezifikation des „Fahrzeugs“ erfolgt, bedeutet auch eine dienstlich beauftragte Erledigung mit dem Fahrrad für wenige Minuten eine zulässige Tagesarbeitszeit von 12 Stunden.

Anders als in den Medien berichtet, betrifft die vorgeschlagene Arbeitszeitverlängerung auf 12 Stunden nicht nur etwa Montagetätigkeiten oder kurzzeitige Bauarbeiten, sondern alle mit „beauftragter Lenk-Tätigkeit“ verbundenen Außendienste. Die Begutachtungsmaterialien sprechen daher von 3,0 Millionen betroffenen ArbeitnehmerInnen. (Zum Vergleich: die Zahl der unselbständig Beschäftigten in der Nicht-Landwirtschaft beträgt rund 3,4 Millionen, davon rund 0,12 Millionen Lehrlinge.)

Es ist eine seit längerem bekannte und untersuchte Tatsache, dass das Unfallrisiko und daher die Wahrscheinlichkeit eines Arbeitsunfalls mit der Tages-Arbeitsdauer stark zunehmen.

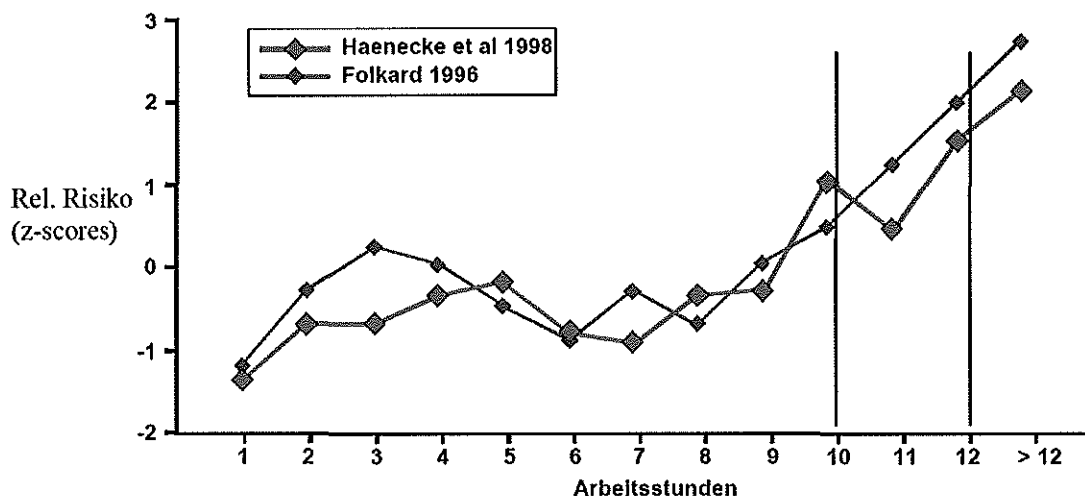
In der Richtlinie der Österreichischen Gesellschaft für Arbeitsmedizin über die *Grundlagen zur arbeitsmedizinischen Beurteilung von Arbeitszeitregelungen* – auf diese Richtlinie wird auch über die Subseite „Arbeitszeit“ in www.arbeitsinspektion.gv.at ausdrücklich hingewiesen und verlinkt – heißt im Abschnitt „Risiken langer Arbeitszeiten – erhöhtes Unfallrisiko“:

„Unter den zahlreichen untersuchten Auswirkungen verlängerter Regelarbeitszeit stellt die Erhöhung des Unfallrisikos, welches unter anderem durch Ermüdung oder sinkende Aufmerksamkeit bedingt sein kann (Van der Hulst M 2003), einen Hauptaspekt dar. Bei einer Reihe von Untersuchungen wurde eine Assoziation zwischen langer Arbeitszeit und einem erhöhten Unfallrisiko am Arbeitsplatz unter Beschäftigten in speziellen Berufen und Industriebereichen festgestellt.“

Angeführt werden in der Richtlinie diesbezügliche wissenschaftliche Publikationen zu Bauarbeitern, Gesundheitspersonal, Bergbauarbeitern und Beschäftigten in einem Kraftwerk. Weiter heißt es:

„In Deutschland ergab eine systematische Auswertung von Sozialversicherungsdaten von über einer Millionen Beschäftigten ein erhöhtes Risiko für größere Unfälle am Arbeitsplatz nach der achten Stunde einer langen Schicht (Hanecke K et al., 1998; Nachreiner FA et al. Haenecke K, 2000) (siehe auch Abbildung 1).“

Abbildung 1: relatives Risiko für Arbeitsunfall nach Arbeitsstunden pro Tag
adaptiert von Nachreiner FA, et al. (2000) Frankfurt, Peter Lang.



Quelle: Österr. Ges. Arbeitmed.: Grundlagen zur arbeitsmedizinischen Beurteilung von Arbeitszeitregelungen

Der dokumentierte Anstieg des Risikos für (Arbeits-)Unfälle mit der Überlänge der Arbeitsleistung ist biologisch erklärbar und steht unter anderem mit Faktoren wie Müdigkeit, Stress, Schläfrigkeit etc in Zusammenhang. Für diesbezügliche Studien und deren Ergebnisse wird auf die erwähnte Richtlinie der Österreichischen Gesellschaft für Arbeitsmedizin hingewiesen.

In einer Untersuchung der AUVA (B. Mayer, Die gefährliche neunte Stunde, Sichere Arbeit, Heft 5/2013) wurde die Unfallhäufigkeit in Zusammenhang mit der Zahl der Arbeitsstunden pro Tag für ausgewählte ArbeitnehmerInnen-Gruppen durchleuchtet. Im Hochbau, in welchem häufig eine Tagesarbeitszeit von 10 Stunden üblich und zulässig ist,

- ereigneten sich 12% aller Arbeitsunfälle *nach mehr als 8* Arbeitsstunden
- und weitere 14 % aller Arbeitsunfälle *nach mehr als 9* Arbeitsstunden.

Für die Gesundheitsberufe, zu denen unter anderen die mobile Pflege zählt, zeigt sich ein starker Anstieg der Arbeitsunfälle *in der zwölften* Arbeitsstunde.

Im Zusammenhang mit den oben angeführten arbeitsmedizinischen Erkenntnissen (siehe insbesondere die wiedergegebene Abbildung 1) begründet dies die Annahme, dass eine Verlängerung der Arbeitszeit auf 12 Stunden ein weiteres Ansteigen nicht nur des Unfallrisikos, sondern auch der Zahl der Arbeitsunfälle zur Folge haben wird.

Bei den in der Untersuchung der AUVA betrachteten Arbeitsunfällen handelt es sich um Arbeitsunfälle im eigentlichen Sinn; Wegunfälle von ArbeitnehmerInnen am Weg zur Arbeit oder von der Arbeit sind bei diesen nicht inkludiert.

Die vorgeschlagene Ausdehnung der Tagesarbeitszeit auf 12 Stunden ist hinsichtlich des Risikos von Arbeitsunfällen im eigentlichen Sinn (und in weiterer Auswirkung auch hinsichtlich der Wegunfälle) relevant. Unfälle, die beim Lenken von Fahrzeugen im Rahmen der Arbeitstätigkeit eintreten, sind stets Arbeitsunfälle im eigentlichen Sinn.

Deshalb ist hervorzuheben, dass bereits in der bestehenden arbeitszeitrechtlichen Situation in einzelnen Tätigkeitsfeldern (Berufen) bis zu 32% aller Arbeitsunfälle im eigentlichen Sinn, die sich in diesem Beruf innerhalb der Arbeitstätigkeit ereignen, Verkehrsunfälle darstellen (dieser Anteil trifft gemäß die AUVA-Unfallstatistik für die Berufsgruppen „Nicht akademische statistische, mathematische und verwandte Fachkräfte“ und „Nicht akademische Fachkräfte im Bereich Finanzen und mathematische Verfahren“ zu). In akademischen Rechtsberufen stellt *jeder vierte* Arbeitsunfall im eigentlichen Sinn einen Verkehrsunfall dar, bei *Bürokräften jeder siebte*, bei JournalistInnen nahezu *jeder dritte*, bei IngenieurInnen der Elektrotechnik oder Telekommunikation *jeder siebte*, bei Fachkräften für unternehmensbezogene Dienstleistungen *jeder fünfte*. Bei „Führungskräften“ in verschiedenen Branchen entfällt ebenfalls ein oftmals beträchtlicher Anteil (12 – 22%) auf Verkehrsunfälle im dargestellten Sinn, wobei jedoch keine Aussage darüber möglich ist, welche von diesen Führungskräften unter die Regelungen des AZG fallen.

Vor dem Hintergrund dieser Fakten lässt eine auf 12 Stunden ausgedehnte Arbeitszeit, deren Ausdehnung gerade mit Lenktätigkeiten gerechtfertigt wird, ein erhebliches Ansteigen des Verkehrsunfall-Risikos (und zugleich des betreffenden Arbeitsunfall-Risikos) erwarten, zumal zumindest *eine* Fahrzeug-führende Tätigkeit gegen Ende der 12-stündigen Tagesarbeit dafür als Argument dienen soll, die Tagesarbeitszeit überhaupt auf 12 Stunden auszuweiten.

In vielen Fällen wird die dienstliche Reisebewegung am Ende der 12-stündigen Tagesarbeit nicht bei der Wohnung des Arbeitnehmers enden, sondern am Lagerplatz des Betriebs oder an der Arbeitsstätte. Sodann treten die ArbeitnehmerInnen (zumeist mittels motorisierten Individualverkehrs) erst die Fahrt nach Hause an.

Das Risiko eines Straßenverkehrsunfalls würde durch die vorgeschlagene Regelung somit gleich auf doppelte Weise erhöht: Zuerst ein stark erhöhtes (Verkehrs-)Unfallrisiko durch dienstlich beauftragte Lenktätigkeit gegen Ende der verlängerten Arbeitszeit. Daran anschließend ein durch Ermüdung stark erhöhtes Verkehrs-Unfallrisiko auf der Fahrt von der Arbeitsstätte zur Wohnung.

Auch das (Verkehrs-)Unfallrisiko auf der privaten Heimfahrt fällt – nun unter dem Titel des Wegunfalls – der gesetzlichen Unfallversicherung zur Last.

Aus all diesen Gründen spricht sich die Allgemeine Unfallversicherungsanstalt gegen den vorgeschlagenen § 20b Abs 6 AZG aus.

Mit freundlichen Grüßen
Der Generaldirektor

i.V. Mag. 
Kappel

