



# MASTERARBEIT | MASTER'S THESIS

Titel | Title

Social Dumping im Bereich des Straßengüterverkehrs in der EU  
– die Genossenschaft als Hilfe zur Selbsthilfe für Berufslenker:  
innen

verfasst von | submitted by  
Lisa-Marie Jonas B.A.

angestrebter akademischer Grad | in partial fulfilment of the requirements for the degree of  
Master of Science (MSc)

Wien | Vienna, 2024

Studienkennzahl lt. Studienblatt | Degree  
programme code as it appears on the  
student record sheet:

UA 066 914

Studienrichtung lt. Studienblatt | Degree  
programme as it appears on the student  
record sheet:

Masterstudium Internationale Betriebswirtschaft

Betreut von | Supervisor:

ao. Univ.-Prof. Mag. Dr. Michaela Schaffhauser-  
Linzatti

Mitbetreut von | Co-Supervisor:

Prof. Mag. Dr. Gerhard Görtlich

## Vorwort

An dieser Stelle möchte ich all jenen danken, die durch ihre fachliche und persönliche Unterstützung zum Gelingen dieser Masterarbeit beigetragen haben.

Ein spezieller Dank geht an meine Betreuerin Frau Univ.-Prof. Mag. Dr. Michaela Schaffhauser-Linzatti für ihre konstruktive Kritik und besondere Unterstützung beim Erstellen dieser Arbeit. Darüber hinaus möchte ich Herrn Univ.-Prof. Mag. Dr. Gerhard Gürtlich ein Dankeschön für seinen Input und sein Feedback aussprechen. Die konstruktiven Diskussionen und die ermutigenden Worte haben maßgeblich dazu beigetragen, diese Arbeit auf ein höheres Niveau zu heben.

Die Studienteilnehmer:innen haben durch ihre Teilnahme an der iterierenden Expert:innenbefragung wesentlich zum Verständnis des Themengebiets beigetragen. Auch hierfür ein herzliches Dankeschön.

Zuletzt möchte ich meiner Familie und meinen Freund:innen danken, die durch fachliche Unterstützung und durch persönliche Ermutigung einen wesentlichen Beitrag zu dieser Arbeit geleistet haben.

## Abstract

Die Existenz Social Dumpings und der damit zusammenhängenden Situation für Berufslenker:innen begründet Handlungsbedarf. Vor diesem Hintergrund wird mit der vorliegenden Arbeit das Ziel verfolgt, die Idee einer Genossenschaftsgründung für Berufslenker:innen näher zu ergründen. Im Theorieteil wird zum einen das Thema Social Dumping im österreichischen Güterverkehrssektor beleuchtet, zum anderen wird auf die Rolle des Genossenschaftswesens am nationalen Markt eingegangen. Mittels einer Delphi-Befragung wurden Expert:innen zur Idee der Genossenschaftsgründung befragt. Die Expert:innen sehen Potenzial in der Idee, um den Arbeitsalltag der Berufslenker:innen durch Angebote zur Selbsthilfe zu erleichtern und die Marktteilnehmer zu vernetzen. Die Ergebnisse der Studie kombiniert mit dem Input des Theorieteils führen zu fünf Handlungsempfehlungen: dem Aufstellen der Zieldefinition, dem aktiven Involvieren der Berufskraftfahrer:innen in Planung und Gründung, dem Identifizieren und Involvieren verschiedener Stakeholdergruppen sowie dem Entwickeln einer europäischen Lösung.

The existence of social dumping and its consequences on the situation of professional drivers requires action. In this context, the present study aims to explore the idea of founding a cooperative for professional drivers. In the theoretical part of this master's thesis, the issue of social dumping in the Austrian freight transport sector is examined, and the role of the cooperative system in the national market is addressed. Using the iterative Delphi survey style, experts were asked to share their thoughts on the idea of founding a cooperative for professional drivers. The experts support the idea to ease the truck drivers' daily work by offering self-help services and networking possibilities. The results of the study, combined with the input from the theoretical part, lead to an action plan, consisting of five recommended courses of action: defining the cooperative's objectives, actively involving professional drivers in planning and founding, identifying and involving various stakeholder groups, and developing a European solution to the issue at hand.

# Inhaltsverzeichnis

Abbildungsverzeichnis .....	v
Tabellenverzeichnis.....	vi
Abkürzungsverzeichnis .....	vii
1 Einleitung .....	1
1.1 Problemstellung .....	1
1.2 Motivation und Forschungsfrage.....	2
1.3 Aufbau der Arbeit.....	3
2 Status Quo des Straßengüterverkehrs in Österreich.....	4
2.1 Social Dumping und seine Auswirkungen .....	4
2.2 Österreichs Straßengüterverkehr in Zahlen .....	9
2.3 Rechtliche Rahmenbedingungen .....	13
2.4 Zusammenschlüsse und Vertretungen von und für Berufslenker:innen.....	16
3 Hilfe zur Selbsthilfe: Die Genossenschaft .....	18
3.1 Einordnung der Genossenschaftsidee im wirtschaftlichen Kontext .....	18
3.2 Österreichs Genossenschaftswesen in Zahlen .....	21
3.3 Struktur und Aufbau österreichischer Genossenschaften.....	22
4 Methodik und Stichprobe .....	25
4.1 Forschungsfrage.....	25
4.2 Hintergrund und Einordnung der Delphi-Methode .....	27
4.3 Stichprobe und Anwendung der Delphi-Methode.....	32
4.3.1 Expert:innenauswahl und Kontaktaufnahme .....	32
4.3.2 Aufbau des Fragebogens.....	34
4.3.3 Analysevorgang und Ergebnispräsentation.....	36
5 Delphi-Studie – Analyse und Zusammenfassung .....	39
5.1 Fragenblock 1 – Wahrnehmung von Social Dumping .....	39
Frage 1 – Wahrnehmung von Social Dumping (1).....	39
Frage 2 – Wahrnehmung von Social Dumping (2).....	40
5.2 Fragenblock 2 – Auswirkungen und Profiteure.....	40
Frage 3 – Gründe für Social Dumping.....	41
Frage 4 – Folgen von Social Dumping .....	42
Frage 5 – Profiteure von Social Dumping .....	43
5.3 Fragenblock 3 – die Rolle von Gewerkschaften.....	45
Frage 6 – Definition einer Gewerkschaft.....	45
Frage 7 – Aufgabenbereich einer Gewerkschaft.....	46

5.4 Fragenblock 4 – Gedanken zur Genossenschaftsidee.....	48
Frage 8 – Motivationsfaktoren zum Genossenschaftsbeitritt.....	49
Frage 9 – Rahmenbedingungen einer Genossenschaftsgründung .....	51
Frage 10 – Gedanken zur Generierung von Aufmerksamkeit .....	54
Frage 11 – Aufgaben der Genossenschaft .....	55
5.5 Zusammenfassung der Befragungsergebnisse .....	56
5.6 Handlungsempfehlungen .....	59
6 Conclusio.....	67
6.1 Zusammenfassung der Arbeit.....	67
6.2 Ausblick.....	68
Literaturverzeichnis.....	70

## Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1 – Jährliche Bruttolöhne, Lohnnebenkosten, Diäten – 2016 bis 2018 in Euro.....	5
Abbildung 2 – Modal Split Österreichs nach Transportaufkommen und -leistung in 2019 .....	9
Abbildung 3 – Entwicklung des Straßengüterverkehrs in ausgewählten Ländern.....	12
Abbildung 4 – Kaboutage in Österreich nach Ländern in 2017.....	13
Abbildung 5 – Aufbau und Gliederung des österr. Genossenschaftswesens 2016 .....	21
Abbildung 6 – Die drei Organe einer Genossenschaft.....	22
Abbildung 7 – Ablaufschema der Expert:innenbefragung.....	32
Abbildung 8 – Fragebogen der Expert:innenbefragung .....	35
Abbildung 9 – Repräsentativer Auszug der Excel Auswertung.....	37
Abbildung 10 – Handlungsempfehlung zur Genossenschaftsbildung .....	60

## Tabellenverzeichnis

Tabelle 1 – Güterverkehr nach Verkehrsträgern in Österreich 2019 .....	10
Tabelle 2 – Gegenüberstellung: Varianten der Delphi-Methode nach Häder .....	31

## Abkürzungsverzeichnis

bzw.	beziehungsweise
EU	Europäische Union
vgl.	vergleiche
S.	Seite
einz.	einzelner
etc.	et cetera
ca.	circa
usw.	und so weiter
z.B.	zum Beispiel
SCE	Societas Cooperativa Europaea (europäischen Genossenschaft)
TFEU	Treaty of the Functioning of the European Union
GenG	Genossenschaftsgesetz
GenRevG	Genossenschaftsrevisionsgesetz
EG	Europäische Gemeinschaft
EWG	Europäische Wirtschaftsgemeinschaft
GüterbefG	Güterbeförderungsgesetz

# 1 Einleitung

## 1.1 Problemstellung

Die Liberalisierung des EU-Binnenmarktes hat zu einer gesteigerten Freizügigkeit von Personen, Waren und Dienstleistungen geführt (EU-Parlament 2021; TFEU, Artikel 44ff.). Im Bereich des Straßengüterverkehrs wurde durch den Abbau von protektionistischen, nationalen Vorschriften und Gesetzen Unternehmen und Arbeitnehmer:innen das Arbeiten über Ländergrenzen hinweg erleichtert (Directorate-General for Mobility and Transport 2007, S.39ff.). Wird ein Blick auf die österreichische Verkehrsstatistik des Jahres 2019 geworfen, so zeigt sich, dass 33 % des Transportaufkommens auf im Ausland registrierte Kraftfahrzeuge entfiel; bei der Transportleistung waren es 65,5 % (Karner et al. 2020, S.26).

Diese Zahlen deuten insbesondere im Fernverkehr darauf hin, dass nationale mit internationalen Unternehmen in Österreich in direkter Konkurrenz stehen. Sozial- und Arbeitsbedingungen in den unterschiedlichen Ländern der EU variieren und dies birgt das Potenzial, unvorteilhafte Auswirkungen auf das Arbeitsleben von Berufslenker:innen zu haben (Vitols und Voss 2019, S.14ff). Diese unvorteilhaften Arbeitsbedingungen führen zu dem Auftreten Social Dumpings, bei welchem sich Unternehmen einen Wettbewerbsvorteil aus dem Vorhandensein unterschiedlicher Sozial- und Arbeitsbedingungen in den verschiedenen Ländern erschließen (Bernaciak 2014, S.19ff). Durch das Erlassen von Gesetzen und Richtlinien regulieren politische Instanzen den Markt und versuchen gegen Social Dumping vorzugehen. Das Agieren der politischen Instanzen wird in der Praxis von Zusammenschlüssen und Vertretungen ergänzt und beeinflusst, die sich teils auf Bundes- teils auf internationaler Ebene aktiv für die Rechte von Berufskraftfahrer:innen einsetzen. Trotz der Interventionen am Markt ist die Existenz Social Dumpings am Markt nicht zu verneinen und deutet auf einen Handlungsbedarf in diesem Bereich hin.

Die identifizierte, momentane Herausforderung am Markt könnte durch die Gründung einer Genossenschaft für Berfslernker:innen überkommen werden: Die Wirtschaftsform der Genossenschaft, deren Gründung oft in Verbindung mit Krisen und anderen gesellschaftlichen Herausforderungen steht, hat in Österreich eine lange Tradition (Elsen 2017, S.140f). Ihre transformative Kraft (Balk und Schaufhauser-Linzatti 2021, S.169ff., Schmale und Blome-Drees 2014, S.505 ff) bietet das Potenzial, durch gemeinschaftliches Herangehen an Probleme nachhaltige Lösungen zu finden.

## 1.2 Motivation und Forschungsfrage

Wie schon Friedrich Wilhelm Raiffeisen feststellte, ist eine gemeinsame Lösungsfindung oft der Schlüssel zum Ziel: „Was nun dem Einzelnen nicht möglich ist, das Vermögen viele [...].“ (Faust 1977, S.340). Vor dem Hintergrund der Genossenschaftsforschung wird der Ansatz einer Genossenschaftsgründung für Berufskraftfahrer:innen näher beleuchtet. Es gilt nicht, die bereits existierenden, teils international operierenden Organisationen durch die in der vorliegenden Arbeit erarbeitete Lösung zu substituieren. Vielmehr ist es das Ziel, die bereits auf nationalem und internationalem Parkett existierende Infrastruktur zu nutzen und die in der geplanten Arbeit entwickelte Genossenschaftsidee als sinnvolle Ergänzung auszuarbeiten. Das Ziel dieser Arbeit ist, neue Erkenntnisse in diesem Bereich zu erlangen. Mit Hilfe von Expert:innen wird daher die Antwort auf die folgende Forschungsfrage erörtert:

„Welche Handlungsempfehlungen lassen sich für die Gründung einer Genossenschaft für Berufslenker:innen aufstellen, um die Attraktivität des Angebots sowohl seitens der Berufskraftfahrer:innen als auch seitens weiterer Stakeholder wie Unternehmen und staatlicher Institutionen zu gewährleisten?“

Unter Anwendung der Delphi-Methode, einer iterierenden Expert:innenbefragung, werden die Ideen und Gedanken von Expert:innen zum Thema Social Dumping herausgearbeitet. Die Delphi-Methode ist eine für Prognosen und zukunftsweisende Erkenntnisfindung genutzte Methode. Die teilnehmenden Expert:innen haben einen professionellen Hintergrund in der Genossenschaftsforschung, sind in Interessenvertretungen tätig und/oder sind Akteure der freien Wirtschaft. Durch diese Expert:innenauswahl wurde darauf abgezielt, ein breites Spektrum an Meinungen und Wissen im Rahmen der Thematik einzubeziehen. Die Befragung der Expert:innen findet in schriftlicher Form in zwei Runden statt.

Den Expert:innen werden jeweils 11 offene Fragen gestellt, welche in vier Fragenblöcke unterteilt sind. Die Fragen der ersten drei Fragenblöcke zielen auf den jeweiligen Ist-Zustand hinsichtlich der Wahrnehmung sowie der Gründe und Effekte von Social Dumping am Markt ab. Darüber hinaus wird auf das Thema der Gewerkschaftsarbeit in diesem Bereich eingegangen.

Abschließend werden die Expert:innen durch die Fragen in Fragenblock 4 dazu angehalten, ihre Meinung zur Idee der Genossenschaftsgründung für Berufslenker:innen genauer zu thematisieren und mögliche Herausforderungen zu nennen. Das übergeordnete Ziel der Ideenaggregation unter Anwendung der Delphi-Methode ist darauf fokussiert, eine Grundlage

für die Aufstellung potenzieller Handlungsempfehlungen auf dem Weg zur Gründung einer Genossenschaft für Berufskraftfahrer:innen zu schaffen.

### 1.3 Aufbau der Arbeit

Nachdem im Rahmen der Einleitung ein Überblick über das Thema der Arbeit gegeben wurde, folgt in Kapitel 2.1 ein erster Einblick in die Problematik des Social Dumpings. In Kapitel 2.2 wird der Gütertransport in Zahlen präsentiert, in Kapitel 2.3 kommt es zu einer Darstellung der Gesetze, die die Arbeit von Berufslenker:innen beeinflussen bzw. regulieren. Abgerundet wird Kapitel 2 in Kapitel 2.4 durch eine Präsentation von Gewerkschaften, Zusammenschlüssen und Organisationen am Markt, die eine Unterstützung für Berufslenker:innen in ihrem Arbeitsalltag darstellen. Als Überleitung zum Themengebiet der Genossenschaftstheorie und -praxis wird in Kapitel 3.1 zunächst die Genossenschaftsidee vorgestellt, in Kapitel 3.2 wird Österreichs Genossenschaftswesen in Zahlen dargestellt. In Kapitel 3.3 wird ein Einblick in die rechtliche Struktur einer Genossenschaft gegeben, einschlägige Gesetze werden skizziert und der rechtliche Rahmen der Sozialgenossenschaft wird präsentiert.

Im Rahmen des 4. Kapitels wird die Forschungslücke sowie die entwickelte Forschungsfrage in Kapitel 4.1 dargelegt. Weiters wird die Delphi-Methode und die Art der Anwendung dieser in Kapitel 4.2 beleuchtet. Nachdem in Kapitel 4.3 die Stichprobe, der Fragebogen und der Analysevorgang kurz beschrieben sind, folgt ein Ausblick auf die in Kapitel 5 angewendete Art der Ergebnispräsentation.

In Kapitel 5 wird die Auswertung der ersten und der zweiten Runde der Delphi-Studie präsentiert und die Ergebnisse werden kurz zusammengefasst. Im Anschluss werden die gesammelten Ergebnisse mit den im Theorienteil der Arbeit (Kapitel 2 und 3) gesammelten Erkenntnissen in Kapitel 6.1 in Handlungsempfehlungen übertragen. Kapitel 6.2 eröffnet die Ergebnisdiskussion, die eine Interpretation der Ergebnisse, eine Beschreibung der Limitierung der Forschungsergebnisse sowie eine Empfehlung für zukünftige Forschung umfasst.

Abschließend wird in Kapitel 7 ein Fazit der Arbeit gezogen, bei dem zusammenfassend auf die Ergebnisse eingegangen wird, eine kritische Reflexion hinsichtlich der gesamten Arbeit vorgenommen wird und mögliche Ansatzpunkte für weiterführende Forschungsvorhaben benannt werden.

## 2 Status Quo des Straßengüterverkehrs in Österreich

### 2.1 Social Dumping und seine Auswirkungen

Die Liberalisierung und Internationalisierung des Arbeitsmarktes im Bereich des Straßengüterverkehrs führt zu stetig steigendem Wettbewerbsdruck, der bei den Marktteilnehmern wiederum Handlungsbedarf und Anpassungen auf verschiedenen Ebenen hervorruft (Broughton et al. 2015, S.49ff.; Directorate-General for Mobility and Transport 2007, S.39ff). Da insbesondere die Personalkosten als entscheidender Wettbewerbsfaktor im Straßengüterverkehr anzunehmen sind (Vitols und Voss 2019, S.11ff. ; Bayliss 2012, S.14), ist ein genauerer Blick auf diese Thematik von besonderem Interesse. Innerhalb der EU-Staaten gibt es große Lohnunterschiede. „Social Dumping“ oder auch „Sozialdumping“ findet vor dem Hintergrund der Existenz von Niedriglohnländern und Ländern mit hohem Einkommen statt. Wird von Social Dumping Gebrauch gemacht, so wird sich in Ländern mit relativ gesehen hohem Einkommen die Existenz von geringerem Einkommen und weiteren sozioökonomischen Aspekten in anderen Ländern zu Nutze gemacht, um einen Wettbewerbsvorteil zu erzielen (Bernaciak 2014, S.19ff). Im Arbeitnehmerbereich bedeutet dies, dass den Arbeitnehmer:innen Arbeits- und Sozialbedingungen unterhalb der ihnen aufgrund von Kollektivverträgen oder gesetzlich festgelegten Standards zustehenden Bedingungen angeboten werden (Europäische Kommission 2017).

Obwohl seitens der EU im Rahmen der zunehmenden Binnenmarktleralisierung argumentiert wurde, dass ein funktionierender Markt selbstregulierend gegen ungleiche sozio-ökonomische Verhältnisse arbeite, ist die Existenz des Sozialdumpings nicht zu übersehen (Iossa und Persdotter 2021, S.1088f). Insbesondere seit der „Ost-Erweiterung“, die unter anderem den Beitritt der Länder Estland, Lettland, Litauen, Polen, Slowakei, Slowenien, Tschechien und Ungarn in den 2000er Jahren umfasste, ist Social Dumping innerhalb der EU eine oftmals thematisierte Problematik. Dies ist auf die teils deutlich niedrigeren Lohnniveaus der neu eingetretenen EU-Mitgliedsstaaten zurückzuführen (Iossa und Persdotter 2021, S.1086f.; Riesenfelder und Reichert 2021, S.71f).

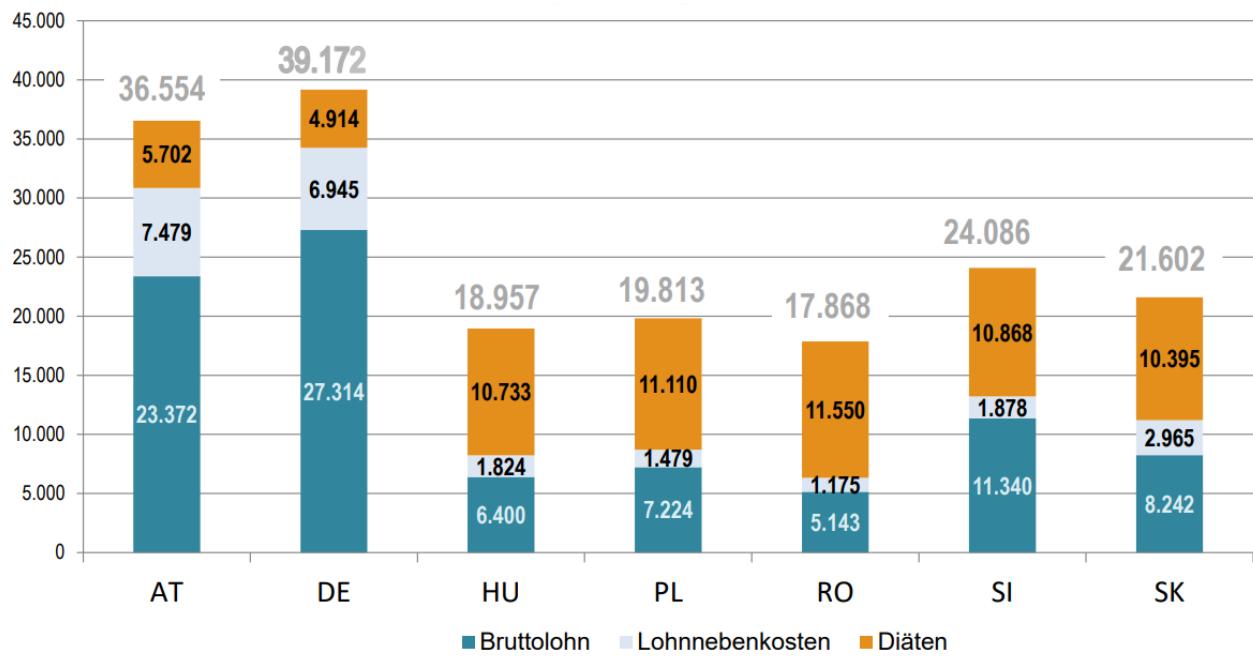


Abbildung 1 – Jährliche Bruttolöhne, Lohnnebenkosten, Diäten – 2016 bis 2018 in Euro (Sedlacek und Steinacher 2019, S.13)

Wie in Abbildung 1 (Sedlacek und Steinacher 2019, S.13) ersichtlich, betrug das monatliche Entgelt (inklusive ausgezahlten Lohnnebenkosten und Diäten) im Zeitraum von 2016 bis 2018 von Berufskraftfahrer:innen aus Rumänien, Polen und Ungarn knapp die Hälfte des Gehalts von Berufskraftfahrer:innen aus Österreich (Sedlacek und Steinacher 2019, S.13; Comité National Routier 2016). Diäten sind in diesem Zusammenhang Aufwandsentschädigungen, beispielsweise für Abwesenheit vom Wohnort. Während die Berufskraftfahrer:innen in Österreich mit einem Entgelt von rund 36.500 Euro rechnen konnten, erhielten ihre Kolleg:innen in Rumänien, Polen und Ungarn zwischen 17.800 und 19.800 Euro.

Gemäß De Smedt, und De Wispelaere (2020, S.53) verdienten Fahrer:innen aus den EU-15 Staaten (Spanien, Frankreich, Portugal, Schweden, Dänemark, Finnland, Österreich, Niederlande, Deutschland, Griechenland, Belgien, Luxemburg, Vereinigtes Königreich, Irland, Italien) im Jahr 2017 durchschnittlich 27,56 € pro Stunde. Bei ihren Kolleg:innen aus den EU-13 Staaten (neben den bereits oben erwähnten Niedriglohnländern Estland, Lettland, Litauen, Polen, Slowakei, Slowenien, Tschechien und Ungarn zählen auch Bulgarien, Kroatien, Malta, Rumänien, Zypern dazu) wurde durchschnittlich ein Betrag von 7,91 € pro Stunde verdient.

Sedlacek und Steinacher (2019, S.13) untersuchten in ihrer Arbeit die Zusammensetzung der Löhne anhand verschiedener Beispiele. Grundsätzlich besteht das Gehalt der Fahrer:innen aus drei Komponenten: dem Bruttolohn, den Lohnnebenkosten sowie den Diäten. Auffällig ist, dass

der Anteil der Diäten am Gehalt in den Ländern mit niedrigerem Lohn deutlich höher ist. Wie vom Comité National Routier (2016, S.16) erörtert wurde, könnte dies darauf hinweisen, dass die in den genannten Ländern ansässigen Unternehmen durch Reiseaufwandsentschädigungen indirekt darauf abzielen, das Gehalt der Fahrer:innen zu erhöhen, dies aber so durchführen, dass nur ein Bruchteil des gezahlten Geldes sozialversicherungspflichtig ist.

Als Resultat sind die Fahrer:innen aus Niedriglohnländern im Vergleich sozial deutlich schlechter abgesichert als ihre Kolleg:innen aus den EU-15 Staaten. Da die Personalkosten zwischen 21 % und 56 % der gesamten Lieferkosten ausmachen, sind sie der Hauptfaktor, der Kostenunterschiede zwischen verschiedenen Transportunternehmen hervorruft (Clarke 2014). Sternberg et al. (2014, S.7) gaben an, dass die Unterschiede zwischen den Preisen von Spediteuren der westlichen EU-Mitgliedsstaaten und der im Osten gelegenen Staaten zwischen 20 % und 40 % lagen, was die Verpflichtung von Berufskraftfahrer:innen aus dem Osten wiederum weiter begünstigte.

Werden die Voraussetzungen in unterschiedlichen EU-Mitgliedsstaaten betrachtet, so sind bereits große Diskrepanzen zu identifizieren; Unterschiede zu Drittstaaten sind noch stärker ausgeprägt (Pastori und Brambilla 2017, S.47f). Trotz der Bindung an die Zahlung des lokalen Mindestlohns bei internationalen Fahrten sparen die im Niedriglohnland sitzenden Unternehmen Geld, da sie von unterschiedlichen Sozialversicherungsbeiträgen, die jeweils in dem Land, in dem sich der Unternehmenssitz befindet, gezahlt werden, profitieren (Vitols und Voss 2019, S.11). Diese Aspekte machen sich einige Transportunternehmen zum Vorteil. Durch die Gründung von Briefkastenfirmen in Mitgliedsstaaten mit geringeren arbeitsrechtlichen Standards erschließen sich Transportunternehmen die Möglichkeit der Anstellung von Arbeitnehmer:innen zu für diese verhältnismäßig schlechteren Konditionen als die im ursprünglichen Heimatland des Unternehmens vorliegenden Standards (Hilal, 2008 S.22f.; Broughton et al. 2015 S.37f.). Eine weitere genutzte Methode ist die Angabe des Lohns in anderer Währung, sodass die angegebene Zahl dem Mindestlohn des jeweiligen Landes entspricht, den geforderten Wert aber unterschreitet (Riesenfelder und Reichert 2021, S.74.). Unternehmen praktizieren dadurch aktiv Social Dumping.

Darüber hinaus wird von Transportunternehmen teils auf die Möglichkeit zurückgegriffen, selbständige Berufskraftfahrer:innen zu beschäftigen, bei denen weder Vorschriften wie die maximale Arbeitszeit noch die Verpflichtung zu Sozialleistungen seitens der Unternehmen greifen (Clarke 2014; Broughton et al. 2015, S.49). Zudem kommt es in diesem Zusammenhang zum Vorwurf der Scheinselbstständigkeit. Als scheinselbstständig wird ein Arbeitsverhältnis

beschrieben, wenn die Art und Weise der Arbeitsvertragserfüllung die Kriterien eines Arbeitnehmer:innenvertrags erfüllt, der Auftragnehmer bzw. die Auftragnehmerin allerdings nicht als versicherungspflichtige:r Arbeitnehmer:in angestellt ist, sondern freiberuflich agiert (Reiserer und Bölz, 2014, S.7f).

Sozialdumping umfasst nicht nur den Bereich von Lohn und Gehalt, sondern berührt darüber hinaus auch das Themengebiet der Sozial- und Arbeitsbedingungen, welche die Rahmenbedingungen für das Ausüben einer Arbeit schaffen. Diese nicht-monetär geprägten Rahmenbedingungen werden durch diverse Faktoren wie bspw. lokale Gesetze beeinflusst. Die zugrunde liegenden variierenden Einflussfaktoren führen innerhalb Europas zu Unterschieden hinsichtlich sozialer und arbeitsrechtlicher Absicherung der Fahrer:innen (Bernaciak 2014, S.7).

Um die sozialen Dimensionen des Berufsfeldes von Berufskraftfahrer:innen zu identifizieren und Herausforderungen herauszuarbeiten, wurden in den Jahren 2012/13 sowie 2017 Studien im Auftrag der Europäischen Union durchgeführt, auf die im Folgenden verwiesen wird (Sitran und Pastori 2013; Pastori und Brambilla 2017). In diesem Zusammenhang wurden im europäischen Raum tätige Gewerkschaften und Interessensgruppen gebeten, Aspekte zu nennen, die einen Einfluss auf die Arbeitsbedingungen der Berufskraftfahrer:innen haben. Die Studienergebnisse wiesen den Themengebieten „Art des Arbeitsverhältnisses“ sowie „Work-Life-Balance“, inklusive der Aspekte der Arbeits- und Ruhezeiten, besondere Relevanz zu und werden im Folgenden näher beleuchtet (Pastori und Brambilla 2017, S.52ff.).

- „Art des Arbeitsverhältnisses“

Die Arbeit von Berufskraftfahrer:innen kann sowohl im Angestelltenverhältnis als auch im Rahmen einer Selbständigkeit ausgeübt werden. Wird von einem Angestelltenverhältnis ausgegangen, so ist der bzw. die Berufslenker:in weisungsgebunden. Es ist somit die Aufgabe des Arbeitgebers, sicherzustellen, dass der Arbeitnehmer bzw. die Arbeitnehmerin die nötigen Qualifikationen vorweist und auf dem vorgeschriebenen Stand hält. Hier ist zu nennen, dass sich Berufslenker:innen einer Ausbildung sowie einer regelmäßigen Fortbildung unterziehen müssen. Initial wurden in der EU-Richtlinie 2003/59 Aspekte zum Thema Grund- und Weiterbildung festgehalten, in (EU) 2006/126 wurden Vorgaben in Bezug auf die Fahrerlaubnis aufgearbeitet. Diese Richtlinien wurden später im Rahmen der Richtlinie (EU) 2018/645 weiter spezifiziert. Neben der Qualifikationen der Fahrer:innen

muss der Arbeitgeber sich um die Einhaltung aller gesetzlichen Vorgaben kümmern und ist hier in der Pflicht. Selbständige Berufslenker:innen müssen selbst dafür garantieren, den Gesetzen und einhergehenden Pflichten gerecht zu werden. Das heißt unter anderem, dass sie eigenverantwortlich sicherstellen müssen, dass ihre Qualifikationen den Vorgaben entsprechen. Darüber hinaus müssen sie selbst darauf achten, alle weiteren Gesetzesvorgaben bspw. hinsichtlich Arbeitszeit und Steuerlast einzuhalten.

- „Work-Life-Balance: Arbeitszeit und Ruhephasen“

Der Bereich der Work-Life-Balance umschreibt die Vereinbarkeit von Arbeit und Privatleben. Angestrebt wird eine ausgewogene Work-Life-Balance. Damit die Fahrer:innen die für ihren Beruf benötigte Konzentration halten können, sind regelmäßige Pausen zur kurzen Rast, zum Schlafen und für eine längere Dauer am Wochenende bzw. als Wochenendersatz verpflichtend. Die vorgeschriebenen Lenk- und Ruhezeiten seitens der Politik sind im Rahmen der Verordnung (EU) 2020/1054 definiert. Insbesondere im Fernverkehr tätige Berufskraftfahrer:innen verbringen nicht nur ihre Arbeitszeit, sondern auch Ruhe- und Pausenzeiten zwischen Fahrten oder Fahrtabschnitten abseits ihres Zuhauses: nur 44 % der Berufslenker:innen verbringen ihre 45-stündige Ruhepause zuhause (Amaral et al. S.41). In diesem Zusammenhang sind die hier vorzufindenden Bedingungen an Raststätten zu nennen, die Berufskraftfahrer:innen vor Herausforderungen stellen: wie Greil et al. (2012, S.62f.) im Rahmen ihrer Studie aufzeigten, gestaltete sich die Parkplatzsuche auf den Raststätten oft als schwierig, gleichwohl die Lenker:innen auf die Infrastruktur angewiesen waren. Dieser Aspekt wurde auch durch eine von der Europäischen Kommission in Auftrag gegebene Studie (van Weenen et al. 2019, 10f; IRU 2021) weiter untermauert. In dieser zeigten Fahrer:innen und weitere Stakeholdergruppen auf, dass es an zertifizierten und sicheren Parkmöglichkeiten innerhalb Europas mangelte. Auch die Wichtigkeit bzw. der momentan oft bemängelte Zustand der sanitären Anlagen an Rastplätzen wurde in beiden Studien hervorgehoben. Darüber hinaus wurde die mangelnde persönliche Sicherheit abseits der Straße thematisiert: Fahrer:innen merkten an, dass die persönliche Sicherheit nicht überall gegeben wäre (van Weenen et al. 2019, S.10; Greil et al. 2012, S.62f.).

Wie Pastori und Brambilla (2017, S.17) aufzeigten, führten die Vorschriften in Kombination mit dem vorherrschenden Produktivitätsdruck auf der Straße einerseits zu längeren als den Vorschriften entsprechenden maximalen Fahrtzeiten. Andererseits kam es zum Fahren mit erhöhter Geschwindigkeit, um in kürzerer Zeit eine größere Strecke hinter

sich zu bringen. Hinsichtlich der Einhaltung von Gesetzen und Vorgaben gab es bis dato keine grenzübergreifende Beurteilung und Überprüfung des EU-Markt (Soukup 2019, S.111).

## 2.2 Österreichs Straßengüterverkehr in Zahlen

Um einen genaueren Überblick über den innerhalb Österreichs abgewickelten Güterverkehr zu erhalten, wird der in Abbildung 3 dargestellte „Modal Split“ Österreichs (Karner et al. 2020, S.21) näher begutachtet. Ganz allgemein wird der Modal Split als Medium herangezogen, um das Transportverhalten zu untersuchen, wobei verschiedene Transportträger berücksichtigt und miteinander visuell verglichen werden (Ungvarai 2019 S.1ff.).

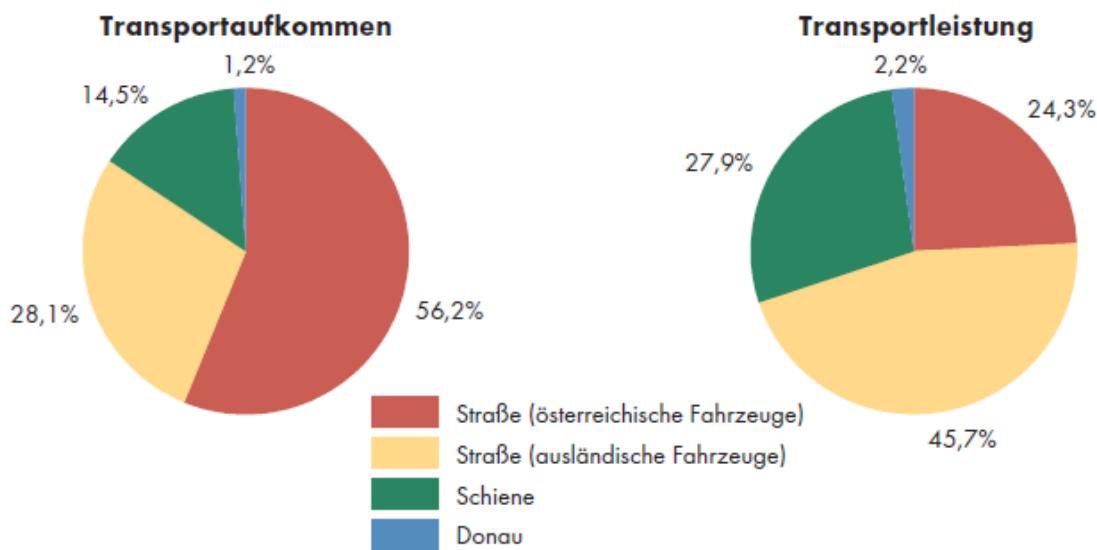


Abbildung 2 – Modal Split Österreichs nach Transportaufkommen und -leistung in 2019 (Karner et al. 2020, S.21)

Sowohl die Luftfahrt als auch Rohrleitungen finden in diesem Zusammenhang keine weitere Berücksichtigung. Die Luftfahrt hat nur einen sehr geringen und daher in diesem Zusammenhang vernachlässigbaren Anteil am Güterverkehr. Rohrleitungen finden zum einen auch bei international üblichen Vergleichen der Güterverkehrsträger keine Berücksichtigung, zum anderen wurden sie aufgrund ihrer Natur im Kontext dieser Arbeit als vernachlässigbar identifiziert. In Abbilung 2 visualisiert der „Modal Split“ die prozentualen Anteile am Transportaufkommen beziehungsweise der Transportleistung, die auf die unterschiedlichen Verkehrsträger entfallen. Die Anteile sind jeweils am Gesamttransportaufkommen bzw. an der

Gesamttransportleistung gemessen. Da die Corona-Pandemie sowohl in 2020 als auch in 2021 das Transportaufkommen in vielerlei Hinsicht beeinflusst hat, wird der Modal Split aus 2019 im Weiteren als Grundlage genutzt. Der Modal Split ist jeweils auf die drei Hauptverkehrsträger Straße, Schiene und Donau aufgeteilt, gibt aber darüber hinaus bei dem Verkehrsträger Straße weitere Auskünfte über die Herkunft der Fahrzeuge. Bei näherer Betrachtung des Transportaufkommens ist klar ersichtlich, dass der Großteil der transportierten Gütermenge über die Straße abgewickelt wird. Mit über 55 % entfällt die Mehrheit der Gütertransporte auf österreichische Fahrzeuge. Werden jedoch die zurückgelegten Kilometer der Verkehrsträger einbezogen und der Fokus somit auf die Transportleistung gelegt, so haben die ausländischen Fahrzeuge mit 45,7 % den größten Anteil.

Im Rahmen der Verkehrsstatistik 2019 präsentieren Karner, Schuster, Weninger und Rudlof weitere Daten aus den verschiedenen Güterverkehrsbereichen in absoluten Zahlen: In Tabelle 1 (Karner et al. 2020, S.20) wird eine Übersicht über die absoluten Anteile der unterschiedlichen Hauptverkehrsträger Österreichs präsentiert. In der Auflistung der Gütertransporte wird zwischen Inlandverkehr, grenzüberschreitendem Empfang, grenzüberschreitendem Versand und Transitverkehr unterschieden. Während der Inlandverkehr komplett im Staatsgebiet abgewickelt wird, ist bei grenzüberschreitendem Empfang nur das Ziel in Österreich. Bei grenzüberschreitendem Versand ist der Start des Transports in Österreich, das Ziel aber befindet sich im Ausland. Güter von Transitfahrten haben ihren Ursprung und ihr Ziel im Ausland und durchqueren Österreich lediglich auf ihrem Transportweg.

Tabelle 1 – Güterverkehr nach Verkehrsträgern in Österreich 2019 (Karner et al. 2020, S.20)

Verkehrsbereich	Straße (öster- reichische Fahr- zeuge)	Straße (auslän- dische Fahr- zeuge)	Schiene	Donau	Luftfahrt <sup>1)</sup>	Rohrfern- leitungen
Transportaufkommen in 1.000 Tonnen						
Inlandverkehr	377.350	8.856	28.013	254	0	.
Grenzüberschreitender Empfang	9.943	60.954	27.206	4.193	113	.
Grenzüberschreitender Versand	9.879	53.195	17.054	2.259	99	.
Transitverkehr	1.204	76.588	30.302	1.806	35	.
<b>Insgesamt</b>	<b>398.375</b>	<b>199.593</b>	<b>102.575</b>	<b>8.512</b>	<b>247</b>	<b>74.673</b>
Transportleistung im Inland in 1.000 Tonnenkilometern						
Inlandverkehr	16.693.136	1.268.603	4.416.222	21.742	.	.
Grenzüberschreitender Empfang	1.000.051	7.685.793	5.770.134	763.913	.	.
Grenzüberschreitender Versand	1.063.819	7.822.466	4.026.523	322.637	.	.
Transitverkehr	148.135	18.815.867	7.522.918	606.357	.	.
<b>Insgesamt</b>	<b>18.905.141</b>	<b>35.592.729</b>	<b>21.735.797</b>	<b>1.714.649</b>	.	<b>17.591.366</b>

Im oberen Teil der Tabelle 1 werden die absoluten Anteile nach Transportaufkommen gelistet, im unteren Teil erfolgt die Angabe nach Transportleistung. Das Transportaufkommen ist die Gesamtmenge der transportierten Güter in Tonnen; die Transportleistung wird als Produkt aus dem Transportaufkommen und den gefahrenen Kilometern berechnet. Sie wird in Tonnenkilometern angegeben. Im Rahmen dieser Arbeit sind die Daten der Straßenverkehrstransporte von besonderem Interesse.

Wie Tabelle 1 zu entnehmen ist, entfiel in absoluten Zahlen der Transport von 398,4 Mio. t auf österreichische Güterkraftfahrzeuge und eine Gesamtzahl von 199,6 Mio. t auf im Ausland registrierte Kraftfahrzeuge. Wird ein Blick auf die Zusammensetzung des Transportaufkommens geworfen, so ist der Schwerpunkt österreichischer Unternehmen im Inlandsverkehr angesiedelt: grenzüberschreitender Versand und Empfang machen jeweils unter 3 % der Gesamttransportmenge österreichischer Unternehmen aus, der Transitverkehr hat einen noch geringeren Anteil. Bei den im Ausland registrierten Fahrzeugen ist der Anteil am österreichischen Inlandsverkehr mit 4,4 % gering. Der Großteil der transportierten Güter wird im Rahmen von Transittransporten befördert, die ca. 38,3 % der von ausländischen Fahrzeugen beförderten Gütermenge ausmachen. An zweiter Stelle steht hier der grenzüberschreitende Empfang mit 30,5 % und an dritter Stelle folgt der grenzüberschreitende Versand mit 26,6 %. Bezieht man die zurückgelegten Kilometer der Verkehrsträger ein, so liegen, wie in der unteren Hälfte von Tabelle 1 ersichtlich, die im Ausland registrierten Fahrzeuge gemessen in Tonnenkilometern deutlich vor den österreichischen Fahrzeugen. Insbesondere Ferntransporte scheinen somit von ausländischen Straßenverkehrsunternehmen abgewickelt zu werden.

EU-weit waren im Jahr 2015 rund 3,06 Millionen Arbeitnehmer:innen als Berufslenker:innen beschäftigt. Wie in Abbildung 3 (Vitols und Voss 2019, S.13) ersichtlich, waren 59600 dieser Arbeitnehmer:innen in Österreich angestellt. Fünf Jahre zuvor, im Jahr 2010, waren es noch 57300. Prozentual gesehen liegt der Personalanstieg in diesem Bereich mit circa 4 % unter dem EU-weiten Anstieg von 4,7 %.

Blickt man auf die Vergleichswerte von Polen und der Slowakei, so ist der Anstieg in diesen Ländern höher: während Polen einen Anstieg von 20,5 % von 2010 zu 2015 zu verzeichnen hatte, lag der Anstieg in der Slowakei in demselben Zeitraum sogar bei 48,8 %.

	Beschäftigung (Tausend)			Anzahl der Unternehmen		Umsatz (Mio. €)	
	2010	2015	% Veränd.	2010	2015	2010	2015
<b>AT</b>	57,3	59,6	4,0	6 742	6 577	8 576	9 546
<b>BE</b>	62,1	58,0	-6,6	8 835	7 991	10 670	11 498
<b>CZ</b>	110,9	121,1	9,2	28 118	30 321	7 299	8 005
<b>DK</b>	28,5	36,1	26,7	6 102	4 827	4 802	5 808
<b>DE</b>	359,8	427,1	18,7	34 470	36 921	33 698	41 194
<b>FR</b>	375,1	332,4	-11,4	37 607	34 415	42 958	42 351
<b>NL</b>	119,3	115,0	-3,6	9 946	11 139	18 228	19 946
<b>PL</b>	272,1	327,9	20,5	78 280	83 414	16 601	24 826
<b>SK</b>	29,9	44,5	48,8	7 379	8 840	1 771	3 582
<b>EU27/28</b>	2 926,4	3 065,2	4,7	581 462	571 046	293 564	334 046

Abbildung 3 – Entwicklung des Straßengüterverkehrs in ausgewählten Ländern (Vitols und Voss 2019, S.13)

Wie die Zahlen in Tabelle 1 andeuten, wird ein Drittel des Straßengüteraufkommens von ausländischen Fahrzeugen bewältigt. Die in Abbildung 3 präsentierten Zahlen indizieren, dass das Wachstum an Unternehmen und Mitarbeiter:innen im Bereich des Straßengüterverkehrs zwischen verschiedenen EU-Ländern variiert. Da insbesondere Fernfahrten von ausländischen Fahrzeugen und Fahrer:innen durchgeführt werden, kann festgehalten werden, dass der Einsatzort von Berufslenker:innen oft nicht dem Anstellungsort entspricht (Karner et al. 2020, S.26ff). Ein Sonderfall sind Kabotagefahrten - Gütertransportfahrten, die im Inland von einem im Ausland ansässigen Verkehrsunternehmen durchgeführt werden (vgl. Verordnung (EG) Nr. 1072/2009 Art. 2 VI; Eurostat. 2023). Nach Kummer, Schramm, Hribernik und Casera (2016, S.2) liegt der Anteil an Kabotagefahrten bei 10,67 %. Hierbei ist die Bezugsgröße die Gesamtanzahl der durchgeföhrten Transportfahrten auf Österreichs Straßen. Wird nur der Anteil von durch österreichische Unternehmen durchgeföhrten Fahrten als Bezugsgröße herangezogen, um die Auswirkungen auf die österreichische Wirtschaft genauer darzustellen, so liegt der Anteil bei 21,73 %.

Wie in Abbildung 4 ersichtlich, wurden im Jahr 2017 gefahrene Kabotagefahrten auf Österreichs Straßen durch Unternehmen aus einer Vielzahl von Herkunftsländern durchgeführt (Vitols und Voss 2019, S.17). Diese Unternehmen haben nicht nur EU-Bürger:innen als Mitarbeiter:innen angestellt, sondern auch Staatsangehörige von Drittstaaten. Wirft man einen Blick auf die innerhalb der EU angemeldeten Fahrer:innen, so ist der Anteil der Fahrer:innen aus Drittländern, gemessen an den von ihnen benötigten Fahrbescheinigungen (WKO 2020),

laut Europäischer Kommission (2017) in den letzten Jahren angestiegen: im Jahr 2016 hat sich die Anzahl auf 76.000 erhöht, was eine Verdopplung des Anteils im Vergleich zum Jahr 2014 und einem Anteil von 2,5 % an der gesamten im Straßenverkehr tätigen Belegschaft entspricht (Vitols und Voss 2019, S.11).

Der Großteil der benötigten Fahrbescheinigungen wurde in Polen, Litauen, Slowenien und Spanien ausgestellt. Im Jahr 2017 hatten diese Länder, wie in Abbildung 4 (Vitols und Voss 2019, S.17) dargestellt, auch die größten Anteile an Kabotagefahrten innerhalb Österreichs, wobei als Grundlage die gefahrenen Tonnenkilometer genommen wurden.

Polen hatte mit fast 40 % den größten Anteil, darauf folgten Rumänien mit 8,7 % und Spanien mit 6,2 % (Vitols und Voss 2019, S.15). Wie in Deutschland in Auftrag gegebene Studien zeigen, ist ein Großteil der Güterkraftfahrzeuge, die internationale Fernfahrten innerhalb der EU durchführen, in Polen, Litauen und Rumänien zugelassen (Bundesamt für Güterverkehr 2020, S.16). Korrelationen zwischen den Ländern, die die Fahrbescheinigungen für Fahrer:innen aus Drittländern ausstellen und den Ländern, aus denen Güterkraftfahrzeuge für Fernfahrten entstammen, scheinen daher gegeben.

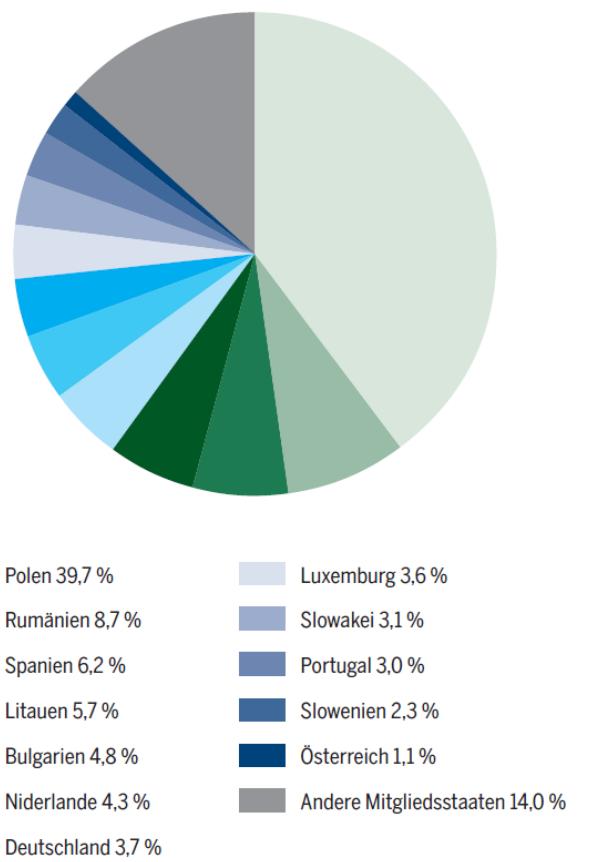


Abbildung 4 – Kabotage in Österreich nach Ländern in 2017  
(Vitols und Voss 2019, S.17)

## 2.3 Rechtliche Rahmenbedingungen

Als Mitgliedsstaat der Europäischen Union findet in Österreich die EU-Rechtsprechung neben der nationalen Rechtsprechung Anwendung. Mit ihrer Rechtsprechung strebt die Europäische Union eine steigende Liberalisierung des EU-Binnenmarkts an (EU-Parlament 2021). Liberalisierung impliziert im Kontext des Europäischen Binnenmarktes den Abbau von protektionistischen, nationalen Vorschriften und Gesetzen. Im Bereich des

Straßengüterverkehrs ermöglicht dies beispielsweise die gesteigerte Freizügigkeit der in diesem Bereich tätigen Arbeitnehmer:innen über Ländergrenzen hinweg. Zu nennen sind in diesem Zusammenhang unter anderem die im „Treaty on the Functioning of the European Union (TFEU)“ verankerten „Four Freedoms“, von denen drei in diesem Kontext besonders hervorzuheben sind (Artikel 44ff. TFEU; Buelens und Michielsen 20, S.37f.):

- Der freie Verkehr von Personen, welcher die freie Wahl des Arbeitsortes innerhalb der EU impliziert.
- Der freie Verkehr von Waren, durch welchen es zu keinen Grenzkontrollen und Zollerhebungen im Rahmen des Warenverkehrs innerhalb der EU kommt.
- Der freie Verkehr von Dienstleistungen, welcher EU-Bürger:innen und juristischen Personen innerhalb der EU die Möglichkeit einräumt, Dienstleistungen in anderen Mitgliedsstaaten wahrzunehmen oder anzubieten.
- Der freie Kapitalverkehr ermöglicht den ungehinderten Austausch von Kapital und erschließt EU-Bürgern die Möglichkeit, Finanzdienstleistungen im EU-Ausland in Anspruch zu nehmen.

Im Rahmen dieser Arbeit sind insbesondere die ersten drei genannten Freiheiten zu betrachten. Sie ermöglichen den grenzüberschreitenden Handel mit Waren und Dienstleistungen und die Teilnahme ausländischer Unternehmen am inländischen Wirtschaften innerhalb des europäischen Binnenmarktes. Als weitere Rechtsgrundlage ist Artikel 91 des Vertrags über die Arbeitsweise der Europäischen Union zu nennen, in dem das Ziel eines liberalisierten Kraftverkehrsmärkts festgehalten ist (Art. 91, ex-Artikel 71 EGV). Die Verfolgung dieser liberalen Grundsätze wird seitens der EU angestrebt, um einen fairen Wettbewerb innerhalb Europas zu ermöglichen und Effizienzsteigerungen zu erzielen (Vitols und Voss 2019, S.67). Weiters wird laut EU-Parlament die nachhaltige Mobilität hinsichtlich der Emissionsreduktion gefördert. Leerfahrten von Lastkraftwagen geben Emissionen ab, die zu vermeiden sind. Wie von Eurostat durchgeführte Analysen zeigen, gibt es insbesondere von Transportunternehmen aus westlichen Mitgliedsstaaten der EU hier Nachholbedarf, da der Anteil an Leerfahrten im Fernverkehr von Unternehmen dieser Länder bei über 22 % liegt (Amaral et al. 2021, S.26).

In Bezug auf grenzüberschreitende Transporte und Kabotagefahrten gibt es seitens der EU umfassende Vorgaben, die unter anderem im Rahmen der Entsenderichtlinien (Richtlinie 96/71/EG) festgehalten sind. In diesen Richtlinien sind sowohl Möglichkeiten als auch damit verbundene Rechte und Pflichten der involvierten Unternehmen und Individuen festgehalten. Die Regeln und Vorschriften wurden in den letzten Jahrzehnten mehrfach überarbeitet und

angepasst. Ihr Geltungsbereich bezieht sich auf Transporte mit Kraftfahrzeugen, deren zulässige Gesamtmasse inklusive des möglicherweise vorhandenen Anhängers über 3,5 Tonnen liegt. Weitere Ausnahmen und Beschränkungen lassen sich der Verordnung (EG) Nr. 1072/2009 entnehmen.

Im österreichischen Güterbeförderungsgesetz sind Regelungen zu Kabotagefahrten mit Bezug auf die EU-Vorschriften im „Bundesgesetz über die gewerbsmäßige Beförderung von Gütern mit Kraftfahrzeugen“ zu finden (§7ff. GütbefG). Unter anderem wird in diesem Gesetzestext festgelegt, dass die Entsenderichtlinie in ihrer Gänze Anwendung findet und beispielsweise der lokale österreichische Mindestlohn seit 2017 auch für ausländische Fahrer:innen verpflichtend anzuwenden ist. Kabotagefahrten eröffnen die Möglichkeit der Auftragsaneinanderkettung und das Verbinden mehrerer Dienstleistungsaufträge (EU-Parlament 2021), um eine effizientere Auslastung der Lastkraftwagen zu ermöglichen. Dies unterstreicht die Bestrebungen seitens der EU, den Straßengüterverkehr umweltfreundlicher und effizienter zu gestalten (Dobre 2017; Pastori und Brambilla 2017, S.27). Umweltfreundlicher wird der Güterverkehr in diesem Zusammenhang, da durch die Reduktion der Leerfahrten weniger Kraftstoff verbraucht wird und somit weniger Emissionen entstehen. Da eine Leerfahrt eines Lastkraftwagens lediglich in Kosten und zusätzlichen Emissionen, nicht aber in einer Steigerung der Wirtschaftlichkeit resultiert, kann die Reduktion der Leerfahrten als effizienzsteigernd identifiziert werden.

Um bei einer zunehmenden Liberalisierung des Arbeitsmarktes faire Bedingungen für involvierte Unternehmen und Individuen zu gewährleisten, verfolgt das Europäische Parlament gleichzeitig die Harmonisierung der Arbeits- und Sozialbedingungen (Pernice 2023 S.1ff, „Eine nachhaltige Zukunft für den Verkehr“. 52010IP0260. (2010)). Dies wird unter anderem durch die im Folgenden genannten, erlassenen Vorschriften realisiert:

- In den 1990er Jahren wurde durch die Einführung der Gemeinschaftslizenzen für Güterverkehrsunternehmen und die Kabotageverordnung die Durchführung grenzüberschreitender Transportdienstleistungen und anschließender Transportdurchführungen vereinfacht und somit ein großer Schritt in Richtung eines gemeinschaftlichen Binnenmarkts getan (Verordnung (EWG) Nr. 881/92 und Verordnung (EWG) Nr. 3118/93).
- 2002 wurde die Fahrbescheinigung für Fahrer:innen aus Drittländern, die für Unternehmen mit Gemeinschaftslizenz tätig sind, eingeführt, um gegen illegale Beschäftigung vorzugehen und einen fairen Wettbewerb zu gewährleisten (Verordnung (EG) Nr. 484/2002).

- 2009 wurden die benannten Verordnungen überarbeitet und ersetzt: während weiter an der Idee des freien Binnenmarktes festgehalten wurde, wurden einige Einschränkungen in die Gesetzestexte aufgenommen: die Länge der Durchführung von Kabotagefahrten ist nunmehr auf einen Zeitraum von 7 Tagen ab dem Lieferstag der eingeführten Ware beschränkt. Zudem wurde die Regelung erlassen, dass maximal drei Kabotagebeförderungen im Empfängerland durchgeführt werden dürfen (Verordnung (EG) Nr. 1072/2009). Durch die Neuerungen wurde das Ziel verfolgt, eine Harmonisierung sozialer, steuerlicher und technischer Voraussetzungen zu erreichen (Pernice 2023 S.1ff).
- 2018 wurde die Entsenderegelung 96/71/EG überarbeitet (Richtlinie (EU) 2018/957). Unter anderem wird die Entgeltregelung festgelegt, die besagt, dass gleiche Arbeit im gleichen Land identisch vergütet werden muss. Hierbei wird zwischen Lohn und Lohnzusätzen, wie beispielsweise Reisepauschalen, unterschieden.
- 2020 einigten sich die EU-Mitgliedsstaaten auf ein neues Mobilitätspaket, welches umfassende Reformen von Sozial- und Marktvorschriften innerhalb der EU beinhaltete (Verordnung (EU) 2020/1055, WKO 2021). Ziele der Reform waren die Verbesserung der Arbeitsverhältnisse von Berufskraftfahrer:innen hinsichtlich der Lenk- und Ruhezeiten, ihrem Einkommen und einer Vielzahl weiterer Aspekte. Die überarbeiteten Vorschriften zu Lenk- und Ruhezeiten sahen unter anderem vor, dass die vorgeschriebene 45-stündige Ruhezeit nicht im Lastkraftwagen verbracht werden darf (Amaral et al. 2021, S.40). Neben weiteren Aspekten gab es auch eine Überarbeitung der Kabotageregelungen (Verordnung (EU) 2020/1055, Ziffer 20ff.) sowie der aufkommenden Thematik von „Briefkastenfirmen“ (Verordnung (EU) 2020/1055, Ziffer 6). „Briefkastenfirmen“ sind Unternehmen, die lediglich auf dem Papier als Tochterunternehmen meist aus steuerrechtlichen Gründen im Ausland gegründet werden, aber keinerlei kommerzielle oder administrative Funktion haben (Broughton et al. 2015, S.37f.). Für Straßentransportunternehmen bedeutet dies, dass Fahrer:innen im Ausland angestellt werden, wodurch sich vorteilhaftere steuerliche und sozialversicherungstechnische Voraussetzungen für die Unternehmen ergeben.

## 2.4 Zusammenschlüsse und Vertretungen von und für Berufslenker:innen

Das Agieren der politischen Instanzen wird in der Praxis von Zusammenschlüssen und Vertretungen ergänzt und beeinflusst, die sich teils auf Bundes- teils auf internationaler Ebene aktiv für die Rechte von Berufskraftfahrer:innen einsetzen. Im Folgenden werden beispielhaft einige dieser Organisationen und Zusammenschlüsse benannt und kurz beschrieben.

Die wichtigsten in diesem Bereich tätigen Zusammenschlüsse sind Gewerkschaften und Verbände. Gewerkschaften sind Arbeitnehmervertretungen, die für die Arbeitnehmer:innen möglichst vorteilhafte Arbeitsbedingungen anstreben. Sie verhandeln Kollektivverträge und faire Löhne im Rahmen von Tarifverhandlungen (Hille 2004, S.5f.; Sloane et al. 2013, S.182). In Österreich organisieren sich Gewerkschaften unter dem Dachverband des Österreichischen Gewerkschaftsbundes (ÖGB 2021).

Im Bereich der Verkehrs- und Dienstleistungsgewerkschaften ist die Gewerkschaft vida aktiv, die im Jahr 2020 130.528 Arbeitnehmer:innen aus 75 Berufsgruppen vertrat (vida 2021; ÖGB 2021b). Vida arbeitet an der Verbesserung der Arbeitsbedingungen für Berufskraftfahrer:innen, beispielsweise werden Arbeitssicherheit und Einhaltung von Ruhezeiten thematisiert (Hebenstreit 2020). Im Rahmen ihrer Arbeit ist die vida hierbei nicht nur für österreichische Staatsbürger:innen aktiv, sondern vertritt die Interessen von Menschen aus insgesamt 100 Nationen (vida 2021). Neben der vida gibt es in Österreich weitere Gewerkschaften, die Berufslenker:innen aktiv vertreten. Beispielsweise vertritt die Gewerkschaft „younion – Die Daseinsgewerkschaft“ ebenfalls Menschen in diesem Berufsfeld zu Themen wie Arbeitnehmer:innenrechten und -schutz (younion 2021).

Neben den aktiven Gewerkschaften existieren einige auf internationaler Ebene aktive Verbände, die Mitgliedern die Möglichkeit geben, sich zu verbinden und gemeinsam politische Entscheidungen zu beeinflussen. Sowohl die vida als auch die younion sind Mitglieder folgender Verbände, die die Interessen von Berufslenker:innen länderübergreifend vertreten:

- Die International Trade Union Confederation (ITUC) fördert die internationale Kooperation national aktiver Gewerkschaften und arbeitet beispielsweise an dem Schutz von Arbeitnehmer:innen und ihren Rechten (International Trade Union Confederation 2021).
- Die European Transport Workers‘ Federation (ETF) verteidigt die Rechte von Berufslenker:innen innerhalb der EU und legt unter anderem ein Augenmerk auf die Bekämpfung von Social Dumping und moderner Sklaverei (ETF: European Transport Workers' Federation. 2021). Insgesamt vertritt die ETF in diesem Zusammenhang Arbeitnehmer:innen aus 31 Ländern und steht in direktem Austausch mit der EU. Sie beschäftigt sich in diesem Zusammenhang beispielsweise mit der Revision des Mobilitätspakets der Europäischen Union und hat das Projekt „Fair Transport Europe“ ins Leben gerufen (European Transport Workers' Federation 2018).

- Die International Transport Workers' Federation (ITF) organisiert Kampagnen, unterstützt Informationsaustausche und Bildungsangebote und koordiniert Aktionen zugunsten der Rechte von Arbeitnehmer:innen im Bereich des Straßentransports (ITF - Road Transport 2021).

### 3 Hilfe zur Selbsthilfe: Die Genossenschaft

#### 3.1 Einordnung der Genossenschaftsidee im wirtschaftlichen Kontext

Im letzten Jahrzehnt ist die Aufmerksamkeit für Genossenschaften deutlich gestiegen: neben dem durch die UN ausgerufenen Jahr der Genossenschaften 2012 (UNDESA 2012) wurden Genossenschaften im Jahr 2014 in die Liste des immateriellen Weltkulturerbes aufgenommen (UNESCO 2014). Bei einer Genossenschaft handelt es sich um einen Zusammenschluss von natürlichen und/oder juristischen Personen, die gemeinsam ein wirtschaftliches Ziel auf Basis eines geteilten sozialen oder gemeinschaftlichen Interesses verfolgen. Hierbei steht die Förderung der eigenen Mitglieder stets im Vordergrund. Genossenschaften orientieren sich somit an dem Bedarf ihrer Mitglieder (§1 GenG). Die Gewinnmaximierung steht bei Genossenschaften im Gegensatz zu den Zielen anderer Unternehmungen nicht im Fokus (Münker 2013, S.29). Personen und/oder Unternehmen schließen sich zu einer Genossenschaft zusammen, um gemeinsam mehr zu erreichen und sich somit selbst zu helfen (Laurinkari 1990, S.775).

Im 19. Jahrhundert kam es in mehreren Ländern innerhalb Europas zu den ersten Genossenschaftsbildungen. In Rochdale, England, gründeten die Rochdaler Pioniere eine Genossenschaft mit dem Ziel des im Folgenden näher beschriebenen gemeinsamen Betriebes eines Konsumladens (Hecher 2020, S.36f.). In diesem konnten Mitglieder zu vergünstigten Preisen einkaufen und sich durch die Vorteile der Genossenschaft sozial besserstellen. Gemeinsam erarbeiteten die in Fabriken tätigen Arbeiter:innen ihre Vorstellungen der Kooperation und Gemeinschaftsbildung und setzten ihre Konzepte um. So wurde die initiale Idee eines genossenschaftlich betriebenen Ladens mit Hilfe ansteigender Mitgliederzahlen und steigendem Kapital um weitere Bereiche, wie bspw. eine Reparaturwerkstatt und einer Bücherei, ergänzt. Die gegründete Konsumgenossenschaft von Rochdale prägte unterschiedliche Aspekte, die bis heute die Grundidee von Genossenschaften beeinflussen: die Mitgliedschaft in der Genossenschaft war grundsätzlich für jeden möglich und Entscheidungen

wurden entsprechend des Demokratieprinzips gemeinschaftlich gefällt, wobei jedes Mitglied eine Stimme hatte (Faust 1977, S.103ff).

Auch in Frankreich kam es im 19. Jahrhundert zu den ersten Genossenschaftsgründungen. Der Frühsozialist Philippe Joseph Benjamin Buchez prägte die ersten Gründerideen einer Produktivgenossenschaft, also einer Genossenschaft, bei der die Mitglieder gleichzeitig Eigentümer:innen sind. Er wollte den Arbeiter:innen das Unternehmertum näherbringen und ihnen gleichzeitig die Möglichkeit geben, näher zusammenzuarbeiten. Gleichwohl Buchez' Ideen in Form von Produktivgenossenschaften auf Grundsätzen der Gleichheit und Gerechtigkeit gegründet wurden, hatten die meisten von ihnen nur eine kurze Lebenszeit, prägten aber trotz dieser Tatsache die zukünftigen Genossenschaftsentwicklungen (Faust 1977, S.143ff).

Im deutschsprachigen Raum zählen unter anderem die Arbeiten von Hermann Schulze-Delitzsch und Friedrich Wilhelm Raiffeisen als wegweisend. Sie beide gründeten im 19. Jahrhundert unabhängig voneinander Kredit- und Einkaufsgenossenschaften. Schulze-Delitzsch regte die Gründung von genossenschaftlichen Handwerkszusammenschlüssen an, die durch gemeinsamen Ankauf von Rohstoffen bessere Preise erzielten, Zwischenhändler überflüssig machten, neue Geschäftsbeziehungen erschlossen und so gemeinsam und voneinander profitierten (Faust 1977, S.208). Den Aspekt des gemeinsamen Schaffens und der einhergehenden Unabhängigkeit und gesteigerten Autonomie, die durch die gemeinschaftliche Herangehensweise an Probleme und die Selbstverantwortung der Genossenschaft durch ihre Mitglieder entsteht, hob er besonders hervor (Rößl et. al. S.283f.; Kaltenborn 2006, S.64ff.). Er identifizierte die Natur der Selbsthilfe, durch die Betroffene nicht auf externe Dritte, sondern auf Eigeninitiative sowie die Mitwirkung durch Individuen mit ähnlichem Hintergrund angewiesen waren, als Vorteil einer Genossenschaft (Kaltenborn 2006, S.61f.). Aufgrund des Erfolgs der Rohstoffgenossenschaft verfolgte Schulze-Delitzsch später die Idee des Vorschussvereins und ermöglichte Menschen den Zugang zu Krediten, die diesen bisher nicht hatten (Faust 1977, S.208f.).

Raiffeisen sah die Stärke der Genossenschaft im Prinzip der Selbsthilfe, die Problemlösungen aus der Gemeinschaft heraus herbeiführte (Rößl et. al. S.283f.). Das folgende Zitat spiegelt eine seiner Grundideen wider, die das Genossenschaftswesen bis heute stark geprägt haben: „Was nun dem Einzelnen nicht möglich ist, das vermögen viele [...]“, Friedrich Wilhelm Raiffeisen (Faust 1977, S.340). Das Prinzip der solidarischen Herangehensweise war für Raiffeisen elementar. Mit der Gründung von Darlehenskassenvereinen verfolgte er das Ziel, vor allem der

ländlichen Bevölkerung, aber auch städtischen Handwerkern und Arbeitern einen Zugang zu Krediten und weiteren genossenschaftlichen Vorteilen zu geben (Faust 1977 S.339f).

Diese Ideen und Gedanken vermitteln die Normen, Werte und Grundsätze, auf denen eine Genossenschaft gegründet wird: die Genossenschaft wird geprägt durch den Grundsatz der Selbsthilfe, der Selbstverwaltung sowie der Selbstverantwortung (Rodrigues Guerra 2017, S.19). Diese drei Aspekte werden durch das Identitätsprinzip beschrieben: die Mitglieder der Genossenschaft sind gleichzeitig auch deren Eigentümer sowie ihre Kapitalgeber und ihr Kunde (Blome-Drees 2012, S.369). Darüber hinaus gilt bei Genossenschaften das Demokratieprinzip, demzufolge jedes Mitglied eine Stimme hat und mit dieser aktiv mitbestimmen und -gestalten kann (von Blanckenburg 2014, S.9f., S.34). Dieser Grundsatz fand ebenfalls seit Gründung der ersten Genossenschaften besondere Aufmerksamkeit, da seither gleiche Rechte der Mitglieder als elementar für den Erfolg einer Genossenschaft galten.

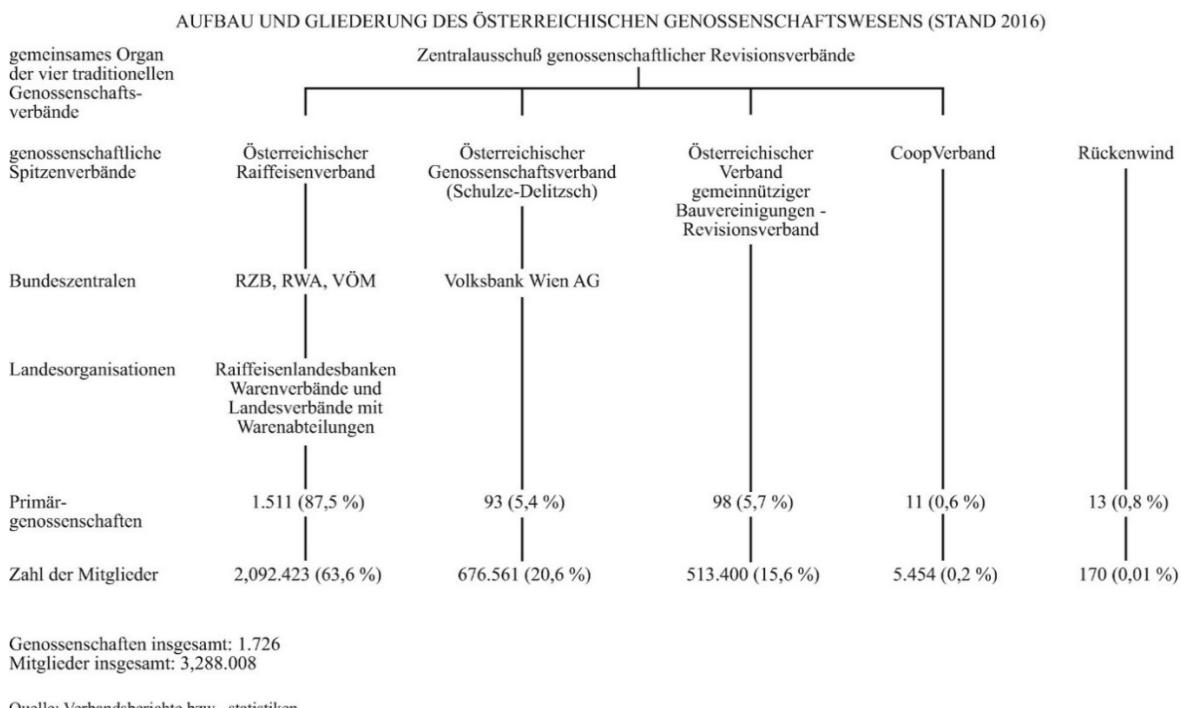
Dieses Argument bezieht sich sowohl auf die Mitbestimmung des Einzelnen als auch auf dessen Dividendenanteil (Schulze-Delitzsch 1861, S.34). Entsprechend des Förderprinzips (Kluth und Sieker 2017, S.82) werden Genossenschaften für einen bestimmten Zweck gegründet und sind somit auf den Bedarf ihrer Mitglieder zugeschnitten, was einer der Aspekte ist, der sie von anderen Wirtschaftsorganisationen abgrenzt, da diese meist einen externen Markt bedienen. Das in der Genossenschaft angewandte Subsidiaritätsprinzip besagt, dass nur die Aufgaben von einer Genossenschaft übernommen werden, die Einzelpersonen bzw. Mitglieder allein nicht erbringen bzw. erfüllen können (Hecher 2020, S.12). Durch diese besonderen, die Genossenschaft charakterisierenden Aspekte erschließt die Genossenschaft unabhängig von anderen privaten und staatlichen Organisationen und Institutionen einen Raum für bürgerschaftliches Engagement in verschiedensten Bereichen und Ausprägungen (UNESCO 2014). Bezüglich der genannten Prinzipien ist anzumerken, dass diese der Gesellschaftskritik fortwährend ausgesetzt und daher immer wieder überarbeitet wurden (Laurinkari und Brazda 1990, S.70ff.).

Genossenschaftsgründungen geschehen oft in Folge von Krisen, gesellschaftlichen Herausforderungen und folglich entstehendem Transformationsdruck in den betroffenen Bereichen (Elsen 2017, S.140). Generell wird Genossenschaften eine spezielle Kraft im Rahmen transformativer Prozesse nachgesagt (Balk und Schaufhauser-Linzatti 2021, S.169ff., Schmale und Blome-Drees 2014, S.505 ff.). Neben anderen Bereichen sind laut Elsen (2017, S.140f.) auch Aspekte der Neuorganisation von Arbeit in der Vergangenheit von diesen transformativen Kräften durch genossenschaftliche Arbeit verändert worden. Genossenschaften

sind oft eine passende Ergänzung zu bestehenden Strukturen oder ersetzen sogar vorherige, nicht bedarfserfüllende Lösungsansätze vorliegender Probleme (Elsen 2017, S.141; Jonas 2010, S.3ff.).

### 3.2 Österreichs Genossenschaftswesen in Zahlen

Wie vereinfacht in der Abbildung 5 (Brazda, 2020, S.2f) dargestellt, gibt es mehrere große „genossenschaftliche Spitzenverbände“, die sich in ihren Grundprinzipien und/oder Zielen und somit in ihren Schwerpunkten unterscheiden. Diese Verbände vereinen eine Anzahl von Genossenschaften unter sich.



*Abbildung 5 – Aufbau und Gliederung des österr. Genossenschaftswesens 2016 (Brazda, 2020, S.2f)*

Beispielsweise gehören zu dem Spitzenverband „Österreichischer Raiffeisenverband“ (vgl. Raiffeisenverband 2021), dem die Prinzipien Raiffeisens zugrunde liegen, mehrere lokale Verbände bzw. Landesorganisationen. Laut Verbandsstatistiken und Genossenschaftsregistern existierten im Jahr 2016 knapp über 1700 Genossenschaften mit insgesamt über 3,2 Millionen Mitgliedern in Österreich (Brazda, 2020, S.2f).

### 3.3 Struktur und Aufbau österreichischer Genossenschaften

In Österreich haben Genossenschaften eine lange Tradition und sind insbesondere im Bereich des Wohnbaus, im Banken- sowie im Agrarsektor angesiedelt (Brazda 2017, S.13f).

Erste Bestrebungen, den Genossenschaftsgedanken weiter zu verfolgen, gab es in Österreich ebenfalls im 19. Jahrhundert, wobei diese nicht wie in den umliegenden Ländern von Einzelpersonen geprägt wurden, sondern vielmehr durch den gesamten österreichischen Mittelstand. Im späten 19. Jahrhundert kam es zu der Gründung einer Vielzahl von Vorschussvereinen, Konsumvereinen und Produktivgenossenschaften (Faust 1977, S.629).

Nach österreichischem Genossenschaftsgesetz gibt es weder eine Mindestanzahl der Gründungsmitglieder noch ein Mindestkapital bei Gründung der Genossenschaft (§1 GenG). Sowohl natürliche als auch juristische Personen und Unternehmen können Mitglieder einer Genossenschaft werden. Um Mitglied der Genossenschaft, auch Genossenschafter genannt, zu werden, muss eine schriftliche Erklärung erfolgen (§3 II GenG). Wenn im Gesellschaftsvertrag nicht anders festgelegt, kann der Austritt unter Berücksichtigung der Kündigungsfrist von vier Wochen immer zum Ende des Geschäftsjahres erfolgen (§54 GenG).

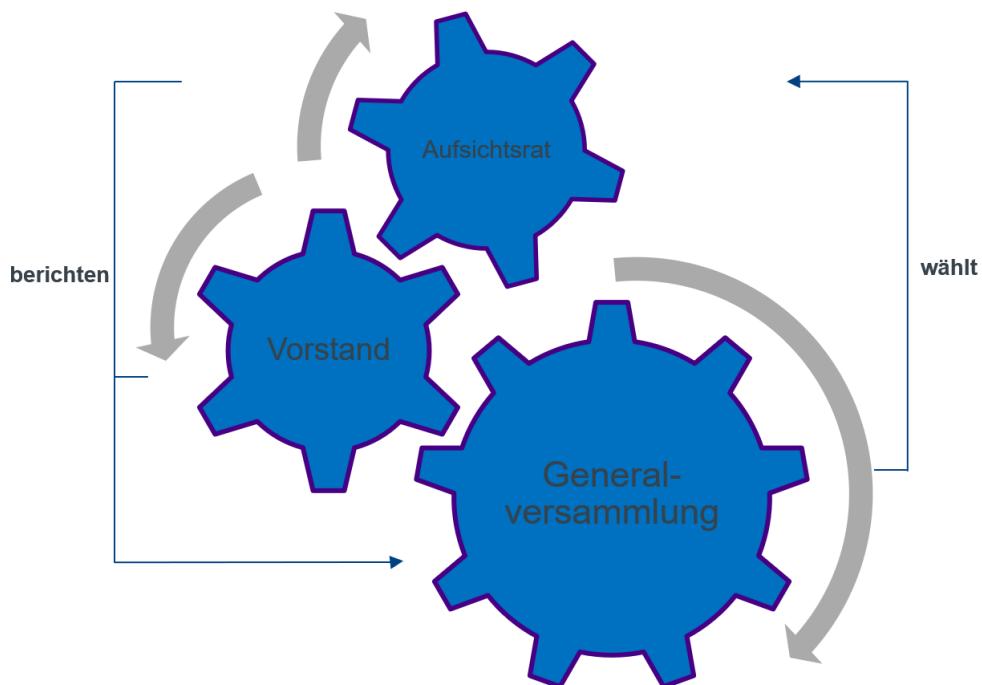


Abbildung 6 – Die drei Organe einer Genossenschaft (eigene Darstellung)

Um eine Genossenschaft zu gründen, bedarf es der Gründung einer Genossenschaftsfirma, eines schriftlichen Genossenschaftsvertrags sowie einer Eintragung dieses Vertrags in das

Firmenbuch (§3 GenG). Eine Genossenschaft besteht aus mehreren Organen, welche durch Mitglieder besetzt werden. In Abbildung 6 (eigene Darstellung) sind die drei Organe benannt und ihre Beziehungen zueinander mit Pfeilen gekennzeichnet.

- Die Generalversammlung: sie ist eine Gesellschafterversammlung und findet mindestens einmal pro Jahr statt (§27 GenG). Von ihr wird der Vorstand gewählt und weitere Entscheidungen werden im Rahmen der Versammlung über Abstimmungen getätigt.
- Der Vorstand: jede Genossenschaft benötigt einen Vorstand (§15 GenG), welcher die Geschäfte führt und in der Regel nach fünf Jahren neu gewählt wird. Er wird vom Aufsichtsrat bestellt und seine Tätigkeiten werden von diesem kontrolliert.
- Der Aufsichtsrat: ab einer Mitgliederzahl von 40 Genossenschafter:innen ist ein Aufsichtsrat verpflichtend (§4 I GenG). In der Regel besteht dieser aus drei Mitgliedern, es sei denn, der Genossenschaftsvertrag sieht mehr vor (§24 GenG). Ist eine Genossenschaft verpflichtet, einen Aufsichtsrat zu stellen, so ist diesem der Jahresabschluss, sofern er aufgrund der Größe der Genossenschaft erforderlich ist, vorzulegen. Der Aufsichtsrat prüft diesen, um ihn dann an die Generalversammlung weiterzuleiten. Darüber hinaus ist ein Bericht vorzulegen, in welchem Angaben über den Geschäftsverlauf und die wirtschaftliche Lage der Genossenschaft, Informationen zu den Mitgliederzahlen sowie Informationen über Geschäftsanteile und jeweilige Haftsummen und geleistete Beiträge aufgelistet sind. Die Sorge für die Führung eines entsprechenden Rechnungswesens sowie das Erstellen des Berichts und des Jahresabschlusses obliegt dem Vorstand der Genossenschaft (§24e GenG).

Das Stimmrecht der Mitglieder innerhalb einer Genossenschaft ist personenbezogen und unabhängig von der eingebrachten Kapitalbeteiligung, weshalb in der Regel alle Mitglieder gleichberechtigt an Abstimmungen teilnehmen können, es sei denn, im Genossenschaftsvertrag ist dieser Sachverhalt anders geregelt (§27 II GenG). Dieser Grundsatz unterstreicht die einer Genossenschaft zugrundeliegende Struktur (Laurinkari und Brazda 1990, S.79). Bei einer Genossenschaftsgründung kann festgelegt werden, ob die Mitglieder beschränkt oder unbeschränkt haften. Während die Mitglieder im ersten Fall nur bis zu einem festgelegten Betrag haftbar sind, müssen sie im zweiten Fall unbegrenzt mit ihrem gesamten Vermögen für die Verbindlichkeiten der Genossenschaft aufkommen (§2 GenG).

Als Alternative zur Gründung einer Genossenschaft nach österreichischem Recht gibt es in Österreich die Möglichkeit der Gründung einer Societas Cooperativa Europaea (SCE), einer

europäischen Genossenschaft (§1 III GenG). Im Gegensatz zur österreichischen Genossenschaft gibt es bei der SCE eine Mindestanzahl von fünf physischen und/oder juristischen Personen und ein Mindestkapital von 30.000 €. Die drei Organe bestehen aus dem Vorstand oder Verwaltungsrat als geschäftsführendes Organ, dem Aufsichtsrat und der Gesellschafterversammlung als oberstes Organ, ähnlich wie bei der österreichischen Genossenschaft. Die Rechnungslegung erfolgt nach lokalem Gesetz – in Österreich somit nach österreichischem Gesetz (Verordnung (EG) Nr. 1435/2003; Europäische Kommission 2021).

Genossenschaften unterliegen in Österreich einer Revisionsverpflichtung, bei der durch einen Revisionsverband der Jahresabschluss der Genossenschaft auf die im Gesetz und in der Satzung festgelegten Vorschriften geprüft wird (§1 GenRevG). Die Revision erfolgt je nach Art und Umfang der Genossenschaftsgeschäfte mindestens alle zwei Jahre durch einen unabhängigen Revisor (§1 I GenRevG). Die Pflichtprüfung wurde erstmals im Jahr 1889 im Genossenschaftsgesetz vorgeschrieben, die Pflichtmitgliedschaft in einem Revisionsverband wurde allerdings erst in den 1930er Jahren gesetzlich verankert (Kühnberger und Schmidt, S.262). Neben den oben genannten Aspekten wird geprüft, ob die Geschäfte der Genossenschaft den Vorschriften der Zweckmäßigkeit und Wirtschaftlichkeit entsprechen. Die Genossenschaft wird weiters dahingehend geprüft, ob sie ihren Förderauftrag wie vorgeschrieben erfüllt (§§1, 4 GenRevG). Alle in Österreich anerkannten Revisionsverbände sind Mitglied in der „Vereinigung Österreichischer Revisionsverbände“ (VOER 2021).

Seit 2006 sind auch der soziale und kulturelle Zweck der Förderung von Genossenschaften im Gesetz festgehalten, was die Möglichkeit für die Gründung einer Sozialgenossenschaft ermöglicht (§ 1 Abs. 1 GenG; Beideck 2020, S.112).

Sozialgenossenschaften sind Genossenschaften, die darauf abzielen, ihren Mitgliedern soziale Dienstleistungen anzubieten oder soziale Herausforderungen der Gesellschaft zu lösen. Das übergeordnete Ziel von Sozialgenossenschaften ist das Wohl der Mitglieder (Flieger 2003, S.13f). Münkner definiert Sozialgenossenschaften als Genossenschaften, die „soziale Zwecke mit wirtschaftlichen Mitteln zu erreichen suchen“ (Münkner 2006, S.12). Sozialgenossenschaften werden aus verschiedenen Gründen ins Leben gerufen. Nach Flieger (2003, S. 14) sowie Schmale und Blome-Drees (2017, S.62) können sie je nach Schwerpunkt und Gründungshintergrund in drei verschiedene Arten unterteilt werden:

- Sozialgenossenschaften Betroffener: sozial Benachteiligte schließen sich zusammen
- Solidarische Sozialgenossenschaften: ehrenamtlich organisiert, Förderung Dritter
- Professionelle Genossenschaften: Zusammenschlüsse von Beschäftigten.

## 4 Methodik und Stichprobe

### 4.1 Forschungsfrage

Die auf Österreichs Straßen tätigen Berufskraftfahrer:innen sind dem auf dem Logistikmarkt vorherrschenden Kostendruck direkt ausgesetzt. Gleichwohl die gelisteten Bewegungen in Form verschiedener Organisationen existieren und auch von politischer Seite dem Kostendruck durch Gesetze entgegengewirkt wird, existiert Social Dumping. Aufgrund der im vorherigen Kapitel beschriebenen Transformationskraft von Genossenschaften erscheint die Gründung einer Genossenschaft für Berufslenker:innen zur Stärkung und Unterstützung ihrer selbst als ein innovativer Ansatz, um mehr Gerechtigkeit zu schaffen (Schmale und Blome-Drees 2014, S.505 ff.; Elsen 2011, S.140f). Die aktive Einbindung der Berufslenker:innen in den Lösungsfindungsprozess könnte im Rahmen einer Genossenschaftsgründung strukturiert realisiert werden: da die Berufslenker:innen selbst am besten über ihre momentane Situation informiert sind, sie durch das Teilen ihres Wissens Skaleneffekte erzielen und sich aus eigener Kraft stärken können, ist das Genossenschaftsprinzip ein neuer Anhaltspunkt, dem in dieser Arbeit nachgegangen werden soll. Da es bisher in diesem Bereich keine genossenschaftlichen Zusammenschlüsse gibt, diese Art des Zusammenschlusses aber durchaus in anderen Bereichen von Arbeitnehmer:innen genutzt wird (vgl. Kapitel 2.4), bildet sich hier eine Forschungslücke.

Die Idee, eine Genossenschaft für Berufslenker:innen ins Leben zu rufen, wurde unter anderem auch durch Genossenschaften im Bereich des Sozialen hervorgerufen, wo bereits erfolgreiche Genossenschaften, die die Interessen mehrerer Stakeholdergruppen erfolgreich vereinen, existieren: sowohl Einzelpersonen als auch Betriebe schließen sich zusammen, um gemeinsam von Fachleuten aus verschiedenen Bereichen zu profitieren und ihre Dienste in Anspruch zu nehmen. Egal ob Unternehmen oder Einzelperson, die Genoss:innen treffen sich auf Augenhöhe und des einen Stärke wird genutzt, um des anderen Schwäche zu überkommen und durch diese Symbiose mehr Sicherheit und ein besseres Netz für alle zu kreieren. Vorstellbar ist, dass beispielsweise die Erfüllung von Vorschriften und Auflagen für den Einzelnen sehr komplex ist, durch genossenschaftlich organisierte Unterstützung aber vereinfacht werden kann. Genoss:innen agieren nicht in Konkurrenz, sondern ergänzen sich gegenseitig.

Es ist anzunehmen, dass es neben den betroffenen Arbeitnehmer:innen im Bereich des Gütertransports auch weitere Interessengruppen für die Gründung einer Genossenschaft gibt. Die Hauptproblematik des Social Dumpings im Bereich des Straßengüterverkehrs liegt – wie zuvor erläutert – darin, dass Fahrer:innen aus anderen Mitglieds- sowie Drittstaaten bei im

Ausland ansässigen Unternehmen angestellt werden und über lokale Rechte und Pflichten nicht ausreichend informiert sind. Die Fahrer:innen stehen in direkter Konkurrenz zu österreichischen Transportunternehmen, die fairere Arbeitsbedingungen bieten, aber Schwierigkeiten mit den von ihnen zu tragenden, höheren Kosten haben (vgl. Kapitel 2.1). Es ist vorstellbar, dass die österreichischen Transportunternehmen Interesse haben, in diesem Bereich tätig zu werden (Sedlacek und Steinacher 2019, S.13).

Durch die Gründung einer Genossenschaft der Berufskraftfahrer:innen soll den Betroffenen eine Stimme gegeben werden. Somit ist die Hauptzielgruppe der Genossenschaft die Gesamtheit der Berufskraftfahrer:innen, wobei der Fokus auf die in und durch Österreich durchgeführten Transporte auf der Straße und die hier tätigen Berufskraftfahrer:innen gelegt wird. Ziel ist es, die Genossenschaft hauptsächlich von den Berufslenker:innen selbst tragen zu lassen und somit die Idee der „Hilfe zur Selbsthilfe“ aufleben zu lassen (Flieger 2004, S.303).

Die momentan vorherrschende, unzureichende Kontrolle der Exekutive in diesem Bereich weist auf einen Handlungsbedarf seitens politischer Akteure hin (Broughton et al. 2015, S.49ff). Auch hier kann somit ein Interesse an einer Verbesserung des Status Quo identifiziert werden, die potenziell durch die Gründung einer Genossenschaft für Berufslenker:innen herbeigeführt werden kann.

Zusammenfassend besteht ein kollektiver Handlungsbedarf, der potenziell durch die Gründung einer Genossenschaft bewältigt werden kann. Zu erörtern ist nun, wie genau eine Genossenschaft in diesem Bereich aufzustellen ist und wie die Meinungen verschiedener Stakeholdergruppen konsolidiert werden können, um eine optimale Lösung zu finden.

Um die Forschungslücke zu schließen, wird im Rahmen dieser Arbeit untersucht, wo Herausforderungen einer Genossenschaft für Berufskraftfahrer:innen angesiedelt sind und wie ein Angebot einer Genossenschaft in diesem Bereich aussehen kann. Um diese Aspekte näher zu untersuchen, gilt es, die Thematik von unterschiedlichen Ausgangspunkten zu beleuchten. In diesem Zusammenhang sind die Bedürfnisse der Berufslenker:innen im Fokus und sollen durch Expert:innen, die aus potenziellen Stakeholdergruppen der zu gründenden Genossenschaft entstammen, erörtert werden. Unter der Überschrift „Social Dumping im Bereich des Straßengüterverkehrs in der EU – die Genossenschaft als Hilfe zur Selbsthilfe für Berufslenker:innen“ hat die Arbeit das Ziel, die Antwort auf die folgende Forschungsfrage zu ergründen:

**„Welche Handlungsempfehlungen lassen sich für die Gründung einer Genossenschaft für Berufslenker:innen aufstellen, um die Attraktivität des Angebots sowohl seitens der Berufskraftfahrer:innen als auch seitens weiterer Stakeholder wie Unternehmen und staatlicher Institutionen zu gewährleisten?“**

Um diese Forschungsfrage detailliert beantworten zu können, sind folgende grundsätzliche Fragen zu klären:

- Wie schätzen Expert:innen die aktuelle Lage ein?
- Wird das Problem des Social Dumpings von den unterschiedlichen Bereichen (Forschung, Wirtschaft, Gewerkschaften) wahrgenommen?
- Wie reagieren Expert:innen auf die Genossenschaftsidee?
- Wie informiert sind die Expert:innen in Bezug auf gewerkschaftliche Arbeit?
- Wie können Berufslenker:innen auf eine Genossenschaft aufmerksam gemacht werden?
- Was muss eine Genossenschaft bieten, um für Berufslenker:innen attraktiv zu sein?
- Wo werden Herausforderungen gesehen?

#### 4.2 Hintergrund und Einordnung der Delphi-Methode

Im Rahmen des geplanten Forschungsvorhabens wird darauf abgezielt, auf explorative Art die Idee der Genossenschaftsgründung für Berufskraftfahrer:innen zu erschließen, da es sich um eine bisher unerforschte Thematik handelt. Es gilt, Primärdaten zu erheben und zu analysieren, um so einen ersten Einblick in die Thematik zu erlangen. Durch die Befragung von Expert:innen wird eine induktive Forschung durchgeführt, deren Ergebnisse zum einen das Darlegen des vorhandenen Wissensstandes der Thematik ist. Zum anderen zielt diese Analyse auf eine Aufstellung von Handlungsempfehlungen ab, um eine Grundlage für weiterführende Forschung zu bieten. Generell impliziert die induktive Herangehensweise, dass vom Einzelnen allgemeine Annahmen abgeleitet werden. Diese können im Rahmen eines späteren, in dieser Arbeit nicht vorgesehenen Forschungsvorhabens quantitativ getestet werden, um zu überprüfen, ob die Ergebnisse auch deduktiv stimmen und somit im Allgemeinen gültig sind.

Wie Cuhls, Blind und Grupp (1998, S.30) elaborieren, ist die Delphi-Methode vielseitig einsetzbar – so auch im Bereich der explorativen Forschung. Dalkey und Helmer (1963, S.458) identifizieren die nachhaltige Bildung eines Konsenses zwischen Experten als Hauptziel der Delphi-Methode, welcher durch einen iterativen Umfrageprozess mit kontrollierter

Feedbackgabe erzielt wird. Auch Linstone und Turoff haben die Entwicklung der Delphi-Methode stark beeinflusst und heben insbesondere die strukturierte Herangehensweise an die Gruppenkommunikation, die eine mit der Delphi-Methode durchgeführte Befragung ausmacht, stark hervor (Linstone und Turoff 2002, S.3). Durch die Delphi-Methode werden Expertenmeinungen zu einem bestimmten Thema systematisch abgefragt: die Meinungen der Experten zu einer Auswahl an Fragen werden schriftlich gesammelt, verglichen und im Rahmen eines iterativen Befragungsprozesses werden die Erkenntnisse im Forschungsverlauf zusammengeführt. Die Delphi-Methode bietet die Möglichkeit einer kontrollierten Befragung, durch die beispielsweise Sachverhalte, die in von Wissenslücken und Unsicherheit geprägten Bereichen angesiedelt sind, tiefer erforscht werden können (Häder 2009 S.42f.).

Der Name der Delphi-Methode findet seinen Ursprung in der griechischen Mythologie, nach der das Orakel von Delphi, welches vor 2800 Jahren in der griechischen Küstenstadt Delphi aufzufinden war, für Ratschläge aufgesucht wurde (Gregersen, 2011, S.18; Kennedy 2004, S.505). Wie Häder (2009, S.11f) beschreibt, beruht die Namensgebung auf den Parallelen, die zwischen der Methode und der griechischen Sage existieren: bei der Befragung muss eine Wartezeit bis zum Erhalt der Ergebnisse eingeräumt werden, die Fragen müssen schriftlich vorliegen und auch dem Orakel von Delphi lagen seinerzeit Expertenmeinungen zugrunde. Schon das Orakel von Delphi brachte Ergebnisse, die zwar stets Interpretationsspielraum ließen, aber auch einen starken Einfluss auf politische Entscheidungen hatten. 1953 wurde die Delphi-Methode das erste Mal für ein Forschungsunterfangen genutzt und 1963 von Gordon und Helmer (1964) nachdrücklich geprägt (Gordon und Helmer 1964, S.458ff.; Gregersen 2011, S.19). Ursprünglich in militärischen Zusammenhängen eingesetzt, wurde die Methode im Verlauf der Zeit vermehrt für wirtschaftliche Zusammenhänge genutzt. Stück für Stück kam sie auch in anderen Kontexten zur Anwendung, insbesondere in den Bereichen Wissenschaft und Technik, aber auch in unterschiedlichen, politischen Themenfeldern (Gheorghiu et al. 2017), womit ihre Relevanz und Bedeutung stetig wuchs (Gregersen, 2011, S.20f.).

Klassischerweise werden die Expert:innen in zwei oder mehr Runden befragt, wobei nach jeder Runde die abgegebenen Antworten verglichen und die Feedbackinhalte fusioniert werden. Anschließend werden die zusammengeführten Erkenntnisse an die gleichen Experten ausgesandt, um diese verifizieren zu lassen oder mögliche, weitere Verbesserungsmöglichkeiten zu ermitteln und einzupflegen. Nach der Delphi-Methode gilt, dass Vorhersagen, die durch eine Expert:innengruppe, deren Mitgliederzusammensetzung in allen Befragungsrunden identisch ist, getroffen wurden, genauere Ergebnisse erzielen als jene einer Expert:innengruppe, deren Mitgliederzusammensetzung sich ändert. Somit bleibt die

ausgewählte Expert:innengruppe während des gesamten Forschungsprojekts unverändert. Die Antworten der Expert:innen werden per Fragebogen schriftlich gesammelt, um somit externe Einflüsse bspw. ausgehend von dem Moderator in mündlichen Befragungen, die das Ergebnis verfälschen könnten, zu vermeiden. Im Rahmen der Zusammenführung der Antworten werden die Ergebnisse anonymisiert (Kennedy 2004, S.505f.).

Da bei der Delphi-Methode Expert:innen um ihre Meinung gebeten werden, sind Parallelen zu einfachen Expert:inneninterviews gegeben. Im Gegensatz zu diesen bietet die Anwendung der Delphi-Methode aufgrund ihres iterativen Charakters jedoch einige Vorteile. Durch die bereits gesammelten Antworten der ersten Runde kann beispielsweise zusätzliches Wissen der Expert:innen im Rahmen der zweiten Runde stimuliert und reaktiviert werden. So kann es zu weiteren Erkenntnissen seitens der Expert:innen kommen (Kennedy 2004, S.504f.).

Kommt es zur Anwendung der Delphi-Methode, so ist es im Vorhinein wichtig, sich gewisser Schwachpunkte der Methode bewusst zu sein. In der Literatur wird bei Anwendung der Delphi-Methode oft vor ihrer potenziellen Ungenauigkeit gewarnt, die zum einen auf eine zu unspezifische Anwendung zurückzuführen sind, zum anderen wird die Auswahl der Expertinnen als potenzielle Schwachstelle angesehen (Häder 2009, S.25ff.). Die Delphi-Methode wird von Expert:innen als diskussionsanregend interpretiert und ist eher für allgemeine Meinungsbildung und weniger für spezifische Zielfindungsprozesse geeignet (Goodman 1987, S.732).

Um Ungenauigkeiten des Ergebnisses aufgrund unspezifischer Anwendungen vorzubeugen, ist eine klare Zielsetzung des Forschungsprojekts und eine spezifische Fragestellung elementar. Wie Keeney et al. (2001, S.169) aufzeigen, ist es wichtig zu berücksichtigen, dass nur, weil ein Individuum Wissen aus einem bestimmten Bereich hat, es noch lange nicht als Expert:in zu identifizieren ist (Keeney et al. 2001, S.169). Es gilt daher, bei der Expert:innenauswahl durchdacht vorzugehen und möglichst mehrere Expert:innen aus einem Bereich in das Forschungsvorhaben einzubinden. Weiters ist zu beachten, dass sich auch erfahrene Expert:innen irren können. Wie die Geschichte zeigt, kommt dies immer wieder vor, aber auch aus diesen Irrtümern kann Mehrwert gezogen werden. Es ist in diesem Zusammenhang wichtig, die Ergebnisse von Delphi-Studien nie als sichere Prognose der Zukunft, sondern vielmehr als Informationsgrundlage für nötige Entscheidungsfindungen im untersuchten Bereich wahrzunehmen (Cuhls et al. 1998, S.3). Anstatt das Ziel zu haben, einen Sachverhalt komplett vorauszusagen, sollte man sich auf die Ableitung von Handlungsempfehlungen konzentrieren.

Die Delphi-Methode findet in verschiedenen Sachverhalten und Themengebieten Anwendung. Für unterschiedliche Zielsetzungen und jeweilige Fragestellungen gilt es, die passende Ausführung der Delphi-Methode zu bestimmen. In der hier vorliegenden Arbeit wird die Unterteilung nach Häder (2009, S.31ff.) herangezogen, welche breiten Zuspruch genießt, da sie bei der Entwicklung des Forschungskonzepts als sehr hilfreich angesehen wird (Gregersen 2011, S.22). Wie in Tabelle 2 ersichtlich, integriert Häder verschiedene Ansätze der Delphi-Methode in seiner Arbeit und fasst diese in vier Typen zusammen (Häder 2009, S.31ff.):

- Variante I: Ideenaggregation
- Variante II: Bestimmung eines Sachverhalts
- Variante III: Ermittlung von Expertenmeinungen
- Variante IV: Konsensfindung.

Je nach Forschungsziel werden rein qualitative, rein quantitative Fragen oder Mischformen entwickelt und den Expert:innengruppen vorgestellt. Die Unterteilung nach Häder bringt Anwender:innen der Delphi-Methode zu einer genauen Zieldefinition, da anhand dieser die passende Variante ausgewählt wird. Auf Grundlage derer wird dann wiederum der Fragebogen erstellt (Gregersen 2011, S.29).

In Tabelle 2 (Häder 2009, S.36) sind die vier Typen und ihre Merkmale gegenübergestellt. Für das vorliegende Forschungsprojekt wurde Variante I als passend identifiziert, da eine erste, eher allgemeine Untersuchung des Themas angestrebt wird und erste Meinungen und Diskussionsgrundlagen gesammelt werden sollen. Genau für Projekte mit diesen Zielen wird die Delphi-Methode zur Ideenaggregation als das Mittel der Wahl angesehen. Ziel ist es, die in diesem Rahmen gesammelten ersten Ideen und Anhaltspunkte zum Thema weiter zu konsolidieren und richtungsweisende Merkmale einer Genossenschaft für Berufslenker:innen zu erarbeiten. Da Expert:innen aus verschiedenen Bereichen mit potenziell nicht einheitlichen Zielsetzungen und Meinungen befragt werden, gilt es vorerst, Grundlagenaspekte zu identifizieren und diese mit Hilfe des Validierungsprozesses von unterschiedlichen Expert:innen zu verdichten. Der Erfolg dieser Variante äußert sich in dem Erhalt verschiedener Ideen zu den jeweils thematisierten Problemfeldern.

Tabelle 2 – Gegenüberstellung: Varianten der Delphi-Methode nach Häder (Häder 2009, S.36)

<i>Ideenaggregation</i>	<i>Bestimmung eines Sachverhalts</i>	<i>Ermittlung von Expertenmeinungen</i>	<i>Konsens</i>
<i>Typ 1</i>	<i>Typ 2</i>	<i>Typ 3</i>	<i>Typ 4</i>
qualitativ angelegt	qualitatives und quantitatives Vorgehen	qualitativ und (vor allem) quantitatives Vorgehen	quantitativ angelegt
kaum Operationalisierung, teilweise nur Vorgabe des zu bearbeitenden Themenbereichs	der zu bearbeitende Sachverhalt ist möglichst exakt zu definieren		stark differenziertere Operationalisierung des zu bearbeitenden Themas
Nutzung offener Fragen	offene und vor allem geschlossener Fragen kommen zum Einsatz		ausschließlich standardisierte Bewertungen
Auswahl der Experten erfolgt aufgrund der Expertise	Hypothesen zur Auffindung der Experten nötig, keine formalisiierbaren Regeln	Totalerhebung oder bewusste Auswahl der Experten	Auswahl der Teilnehmer kann aufgrund eines bestimmablen Rahmens erfolgen
ausschließlich qualitative Runden	qualitative Runde kann zur Operationalisierung genutzt werden		qualitative Runde kann entfallen, wird vom Monitoring-Team übernommen
Ziel: Sammlung von Ideen zur Lösung eines Problems	Ziel: Verbesserung der Bestimmung eines Sachverhalts (Vorhersagen)	Ziel: Ermittlung und Qualifikation der Ansichten von Experten	Ziel: Hohes Maß an Übereinstimmung bei den Teilnehmern
Herausgehobene Rolle der Teilnehmer	Teilnehmer und Monitoring-Team haben in etwa gleich große Bedeutung		Herausgehobene Rolle des Monitoring-Teams
Beispiel: Hasse (1999)	Beispiel: Janssen (1976)	Beispiel: Brosi/Krekel/Ulrich (1999)	Beispiel: Mettler/Baumgartner (1997)

Angelehnt an das von Cuhls (1998, S.30ff.) entwickelte klassische Ablaufschema der Delphi-Methode kann der Studienverlauf wie in Abbildung 7 (eigene Darstellung) dargestellt werden:

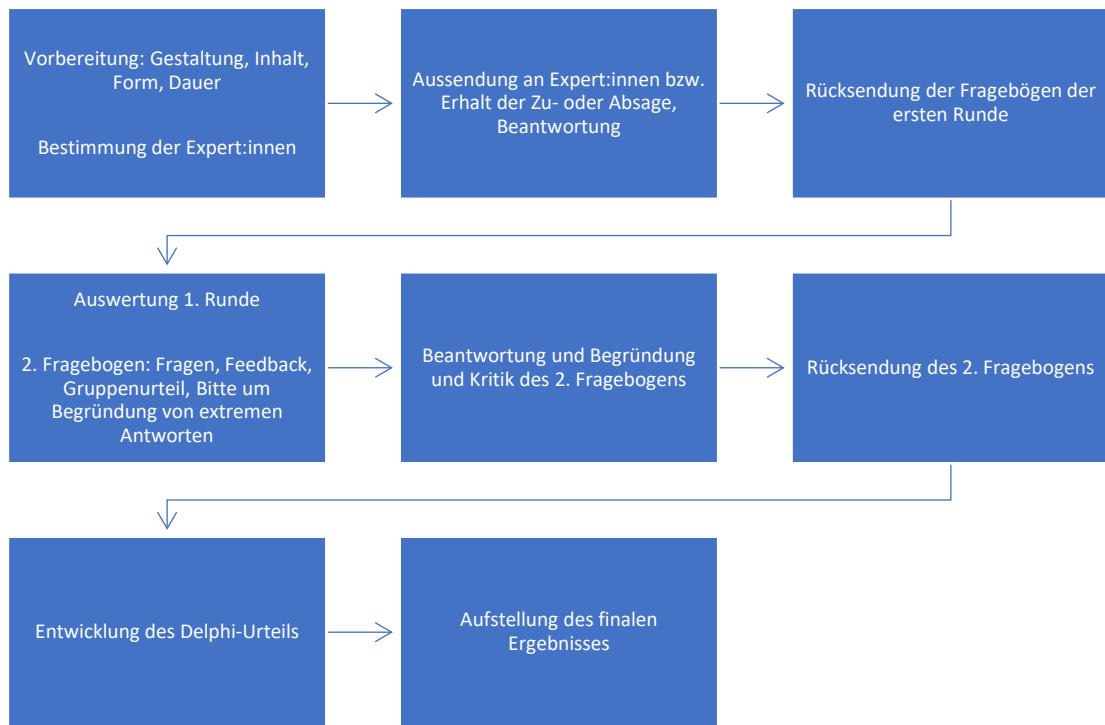


Abbildung 7 – Ablaufschema der Expert:innenbefragung (eigene Darstellung)

Die Delphi-Methode lässt sich individuell auf einzelne Forschungsvorhaben anpassen. Auch die Anzahl der Befragungsiterationen ist bei der Methode flexibel wählbar. Auch wenn der Grundsatz gilt, dass eine höhere Anzahl an Iterationen meist zu genaueren Ergebnissen führt, so ist die Entscheidung bei dem dieser Arbeit zugrunde liegenden Forschungsvorhaben auf eine Delphi-Befragung mit zwei Runden gefallen. Durch diese Restriktion ist eine zeitliche Einschränkung gegeben, die dazu beiträgt, das Vorhaben sinnvoll in den Umfang einer Masterarbeit einzubetten.

#### 4.3 Stichprobe und Anwendung der Delphi-Methode

##### 4.3.1 Expert:innenauswahl und Kontaktaufnahme

Da die Genossenschaftsidee für Berufslenker:innen bisher gänzlich unerforscht ist, gilt es, durch die Korrespondenz mit verschiedenen Stakeholdergruppen einen tiefen Einblick in die Thematik zu erhalten. Die Stichprobe der Expert:innen wurde wie folgt zusammengesetzt:

- Zunächst erscheint die Einschätzung von Expert:innen aus dem Forschungsbereich des Genossenschaftswesens wertvoll, um zukunftsweisende Erkenntnisse zu erlangen. Aus diesem Bereich wurden auf Grundlage der Liste der Vortragenden der Summer School „Studying Cooperatives“, die im September 2022 an der Universität Wien stattgefunden hatte, Expert:innen zur Teilnahme eingeladen. (**Gruppe Forschung**)
- Da die in Österreich tätige Gewerkschaft vida sich für die Rechte von Berufslenker:innen einsetzt und diese im Rahmen der Recherche immer wieder ins Bild gerückt ist, wurden Expert:innen aus diesem Bereich involviert. Um Ideen und Meinungen von in diesem Bereich aktiven Expert:innen zu erhalten, wurden mehrere Mitarbeiter der Gewerkschaft vida kontaktiert. Durch Internetrecherche wurden potenzielle Teilnehmer:innen identifiziert. (**Gruppe Gewerkschaften, Vertretungen, Verbände**)
- Um auch die Sicht der österreichischen Wirtschaft zu beleuchten, wurden einige in diesem Bereich aktive Institutionen kontaktiert. (**Gruppe Wirtschaft**).

Da bei der Auswahl der Expert:innen ihre Funktion im Vordergrund stand, wurde das Merkmal „Geschlecht“ bei der Auswahl nicht berücksichtigt. Aus den Reihen der Gewerkschaften, Vertretungen und Verbände wurden mehrere Expert:innen kontaktiert. Auch das Alter der Teilnehmer:innen wird bei der Auswertung nicht berücksichtigt, da es auch bei der Einladungsversendung keine weitere Relevanz hatte. Hinsichtlich weiterer Auswahlkriterien lässt sich festhalten, dass aufgrund der Konzentration auf den Österreichischen Markt die versandten Einladungen zur Teilnahme nur an in Österreich agierende Expert:innen geschickt wurden. Es gilt, die verschiedenen Seiten des Themas zu beleuchten, um genau herauszufinden, welche Schwachpunkte angegangen werden müssen, damit die gegründete Genossenschaft das Potenzial eines Unterstützungsorgans einnimmt und so den betroffenen Berufslenker:innen eine von allen Institutionen akzeptierte und gehörte Stimme verleiht. Seitens der kontaktierten Expert:innen wurden Professor:innen, tätig an verschiedenen Universitäten, in Revisionsverbänden tätige Expert:innen, beispielsweise aus dem Verband „Rückenwind“ (Rückenwind 2021), sowie in der Beratung tätige Individuen kontaktiert.

Im Rahmen eines Einleitungstextes wurden die Expert:innen über das Forschungsvorhaben informiert. Im Anhang der den Expert:innen zugesandten eMail befand sich der zu beantwortende Fragebogen. Für die erste Befragungsrounde wurde eine Beantwortungszeit von 10 Tagen vorgesehen. Da teilweise keine persönlichen Email-Adressen von Expert:innen aus

dem Expert:innenbereich „Wirtschaft“ vorlagen, wurden die im Rahmen der Recherche identifizierten Bereiche über die allgemeinen Email-Adressen kontaktiert. In diesen Bereichen erfolgte die Beantwortung durch eine:n als am passendsten identifizierte:n Expert:in. In der zweiten Runde wurde die hierdurch identifizierte Person direkt kontaktiert.

Insgesamt wurde die Teilnahmeanfrage an 19 Expertinnen per eMail gesandt, von denen sich 6 für eine Teilnahme entschieden. In 10-Tages-Abständen wurden Erinnerungsmails an die Studienteilnehmer:innen versandt, um zu gewährleisten, dass alle Expert:innengruppen mit mindestens einer:em Teilnehmer:in in der Studie vertreten sind. Hintergrund war, dass die Rücklaufquote nach Häder (2009, S.118) eine wichtige Rolle hinsichtlich des erfolgreichen Durchführens einer Delphi-Studie ist. Aus diesem Grund sind die zeitlichen Vorgaben Richtwerte, die im Laufe der Durchführung der Befragung angepasst wurden. So konnte nach der ersten Befragungsrounde eine Rücklaufquote von 32 % erzielt werden. Durch die erneute Teilnahme von fünf Expert:innen beträgt die Rücklaufquote in Runde 2 bei 83 %.

#### 4.3.2 Aufbau des Fragebogens

Gemäß den Vorgaben, die für die Variante I der Delphi-Methode zur Ideenaggregation angedacht sind, wurde ein rein qualitativ aufgebauter Fragebogen mit insgesamt neun offenen Fragen erstellt.

Im Rahmen des ersten Schrittes der Fragenentwicklung wurde zwecks Eingrenzung des Inhalts stichwortartig ein Konzept erstellt. Im Grobkonzept wurde festgehalten, dass folgende Themen im Kontext der Befragung ergründet werden sollten:

- (1) Wahrnehmung von Social Dumping: Vorhandenes Wissen der Thematik „Social Dumping“ sowie persönliche Wahrnehmung
- (2) Auswirkungen und Profiteure von Social Dumping: Angabe der Expert:innen, wen sie als Nutznießer identifizieren
- (3) Rolle von Gewerkschaften im Kontext von Social Dumping: Einschätzung der Funktion und Aufgabe von Gewerkschaften durch die Expert:innen
- (4) Gedanken zur Genossenschaftsidee für Berufslenker:innen: Identifizierte Herausforderungen und Möglichkeiten einer Genossenschaftsgründung

## Fragebogen

### Expert:innenbefragung zum Thema „Social Dumping im Bereich der Berufslenker:innen“

1. Gibt es Ihrer Meinung nach Social Dumping im Bereich des Straßengüterverkehrs?
2. Wenn nein, bitte geben Sie die Gründe für Ihre Meinung an.  
(In diesem Fall erübrigt sich die Beantwortung der folgenden Fragen).
3. Wenn ja, was sind Ihrer Meinung nach die Gründe für Social Dumping im Bereich des Straßengüterverkehrs?
4. Wie äußert sich Ihrer Meinung nach Social Dumping im Bereich des Straßengüterverkehrs?
5. Wer sind Ihrer Meinung nach die Profiteure des Social Dumping im Bereich des Straßengüterverkehrs?
6. Was genau verstehen Sie unter einer Gewerkschaft?
7. Wo sehen Sie den Aufgabenbereich von Gewerkschaften im Bereich des Social Dumpings?
8. „Die Genossenschaft als Hilfe zur Selbsthilfe.“ - Durch welche Faktoren können Ihrer Meinung nach Berufslenker:innen motiviert werden, um dem Genossenschaftsgedanken näher zu treten?
9. Wo sehen Sie die Herausforderungen bei der Gründung einer Genossenschaft für BerufslenkerInnen?
  - a) Allgemein
  - b) In Bezug auf die gesetzlichen Rahmenbedingungen
  - c) In Bezug auf arbeitsrechtliche Rahmenbedingungen
10. Auf welche Art und Weise soll Ihrer Meinung nach an die Berufslenker:innen herangetreten werden, um Aufmerksamkeit und Interesse für deren Beitritt zu einer Genossenschaft zu generieren?
11. Welche Aufgaben muss eine Genossenschaft Ihrer Meinung nach wahrnehmen, damit diese von den Berufslenker:innen als Hilfestellung angenommen wird?

Abbildung 8 – Fragebogen der Expert:innenbefragung (eigene Darstellung)

Vor diesem Hintergrund wurde der Inhalt des Fragebogens definiert und verifiziert. Vor der finalen Aussendung an die Expert:innen im November 2021 wurde neben dem Inhalt auch das Format des Fragebogens abschließend überprüft, um einen reibungslosen Ablauf des Forschungsvorhabens zu gewährleisten. Der finale Fragebogen ist in Abbildung 8 (eigene Darstellung) wiedergegeben.

Da der Fragebogen für alle Expert:innen identisch ist, ist der offene Charakter der Fragen besonders wichtig, da die Expert:innen somit die Möglichkeit haben, ihre Antworten ihres Arbeitsschwerpunkts entsprechend zu gestalten.

#### 4.3.3 Analysevorgang und Ergebnispräsentation

Von Fragenblock 1 bis Fragenblock 4 wurden Schritt für Schritt spezifischere Fragen zum Thema gestellt. Während Fragenblöcke 1 bis 3 auf das Identifizieren des Ist-Zustands unterschiedlicher Themengebiete abzielten, wurde durch die Fragen in Fragenblock 4 darauf aufbauend versucht, einzugrenzen, wie genau der Rahmen einer zukünftig zu gründenden Genossenschaft für Berufskraftfahrer:innen aussehen könnte. Die Fragen lassen sich wie folgt in vier Fragenblöcke clustern:

##### (1) Wahrnehmung von Social Dumping: Frage 1-2

In diesem Fragenblock wurde der Ist-Zustand des Wissensstandes der Expert:innen überprüft.

##### (2) Auswirkungen und Profiteure von Social Dumping: Fragen 3-5

Im Rahmen dieses Fragenblocks waren die Expert:innen angehalten, genauer darzulegen, wo die mit Social Dumping im Zusammenhang stehenden Problematiken zu lokalisieren sind.

##### (3) Rolle von Gewerkschaften im Kontext von Social Dumping: Fragen 6-7

Im Rahmen dieses Fragenblocks beurteilten die Expert:innen die Rolle von Gewerkschaften hinsichtlich der Thematik des Social Dumpings.

##### (4) Gedanken zur Genossenschaftsidee für Berufslenker:innen: Fragen 8-11

In diesem Fragenblock wurde auf die Genossenschaftsidee eingegangen. Ziel der Fragen war das Sammeln zukunftsweisender Ideen, die die Expert:innen in diesem Zusammenhang nannten. Im Kontext eines jeden Fragenblocks wurden die durch die Expert:innen abgegebenen Kommentare und Vorschläge analysiert. In diesem Zusammenhang fand die Unterteilung der

Expert:innen in die Untergruppen „Forschungsfeld Genossenschaften“, „Vertretungen, Gewerkschaften, Verbände“ und „Wirtschaft“ ihre Anwendung.

Da der fachliche bzw. professionelle Hintergrund der Expert:innen eine wichtige Rolle im Rahmen der Analyse spielte, die Forschung aber anonymisiert ausgewertet wurde, wurde jeder Fragebogen mit einer römischen Zahl indexiert. Diese römische Zahl war wiederum eindeutig einer der drei Expert:innengruppen zugeordnet. Auf die Einladung antworteten insgesamt acht Expert:innen, wobei sich lediglich sechs Expert:innen für eine Teilnahme entschieden:

- Gruppe „Forschungsfeld Genossenschaften“: III und IV
- Gruppe „Vertretungen, Gewerkschaften, Verbände“: I, II und VI
- Gruppe „Wirtschaft“: V.

Nach Abschluss der ersten Runde wurden die Antworten jeweils nach jeder Runde in eine Excel Tabelle übertragen, um die Ergebnisse übersichtlich auswerten zu können. Beispielhaft wird in Abbildung 9 (eigene Darstellung) ein Einblick hierzu gegeben.

	Runde 1	Runde 2 - Ergänzungen zu 1
I	Vorenthaltenen Löhne, falsche Abrechnung, Verweigerung von Sozialleistungen  Niedrige Transportpreise, Dumpingpreise im Transportwesen, immer höherer Modalsplit zugunsten der Straße, hohe staatliche Subvention der Bahn um „wettbewerbsfähig zu bleiben“	Übertragung des wirtschaftlichen Risikos auf den Beschäftigten durch kilometerabhängige Bezahlung  Die extreme Individualisierung (Einzelarbeitsplatz) ermöglicht auch die Scheinselbstständigkeit und die damit zusammenhängende (Selbst)ausbeutung. Die angebliche „Kameradschaft“ auf der Straße ist nur romantische Verklärung und hat mit der Realität gar nichts zu tun
II		Pausen und Nächtigungen am Arbeitsplatz, d.h. in der Fahrerkabine
III	Atypische Beschäftigungsverhältnisse, grenzüberschreitende Organisation	n/a
IV	Leistungsdruck auf die Fahrer*innen, Druck auf diese, es mit sozialrechtlichen und kollektivvertraglichen Vorschriften nicht allzu genau zu nehmen.	n/a
V	Anmeldung in Billiglohnländern	n/a
VI	Der Anteil am Grenzüberschreitenden Straßengüterverkehr österreichischer Transportunternehmen, ist in den letzten 15 Jahren von fast 60 Prozent auf 10 Prozent gesunken.	n/a

Frage 1 | Frage 2 | Frage 3 | **Frage 4** | Frage 5 | Frage 6 | Frage 7 | Frage 8 | Frage 9a | Frage 9b | Frage 9c | Frage 10 | Frage 11 | + : □

Abbildung 9 – Repräsentativer Auszug der Excel Auswertung (eigene Darstellung)

- Nach Runde 1 wurden redundante Antworten eliminiert und Antworten wurden entsprechend der Fragen zugeteilt – das Ergebnis dieses Schritts wurde in der zweiten Runde zum Kommentieren an die Expert:innen versandt

- Nach Aussendung wurden alle Antworten indexiert, um einen Rückschluss auf die Expert:innen bzw. deren professionellen Hintergrund zu ermöglichen
- Nachdem Runde 2 abgeschlossen war, wurde zunächst wie nach Runde 1 vorgegangen: die Antworten wurden indexiert, um Rückschlüsse auf Expert:innen und die jeweiligen professionellen Hintergründe zu ziehen
- Im letzten Schritt wurden Unterschiede zu Runde 1 untersucht.

Nach Abschluss der Delphi-Umfrage wurden die Ergebnisse der ersten drei Fragenblöcke im jeweiligen Abschnitt zusammengefasst dargestellt. Verbindungen zum Literaturteil dieser Arbeit sowie zwischen dem Inhalt der Kommentare und dem fachlichem bzw. professionellen Hintergrund des Verfassers bzw. der Verfasserin wurden hergestellt. Die Ergebnisse aus Fragenblock 4 wurden als Grundlage für die Entwicklung von Handlungsempfehlungen im letzten Abschnitt dieser Arbeit herangezogen. Die Analyse der Ergebnisse wurde im letzten Schritt genutzt, um die im Rahmen der Identifizierung der Forschungslücke aufgestellten Fragen zu beantworten und im finalen Teil der Arbeit die Handlungsempfehlungen aufzustellen.

In Kapitel 5.1 werden die Ergebnisse aus der Delphi-Befragung detailliert analysiert und präsentiert. Es werden Verbindungen zwischen Antwortinhalt und Autor:in aufgezeigt, Beispiele erläutert und Unterschiede zwischen den Antworten aus Runde 1 und Ergänzungen aus Runde 2 hervorgehoben. Ergänzend werden Verbindungen zum Literaturteil dieser Arbeit gezogen.

Im Anschluss werden die gewonnenen Erkenntnisse in Kapitel 5.2 als Grundlage zur Beantwortung der Ausgangsfragen herangezogen. Abschließend werden Schlüsselerkenntnisse des Forschungsvorhabens im Rahmen von Handlungsempfehlungen formuliert und präsentiert. Jede Handlungsempfehlung wird mit einer Überschrift eingeleitet und besteht jeweils aus drei Textabschnitten:

- Im ersten Paragraphen wird eine Beschreibung der Handlungsempfehlung präsentiert. Es wird kurz zusammengefasst, worauf die Handlungsempfehlung abzielt.
- Im zweiten Paragraphen werden Beweise für die aufgestellte Handlungsempfehlungen mit den im Rahmen der Delphi-Befragung erarbeiteten Erkenntnissen unterfüttert.
- Im finalen Paragraphen kommt es zu einer kurzen Elaboration der einzuleitenden Maßnahmen, die laut der Handlungsempfehlung folgen sollen.

Im Anschluss an die Aufstellung der Handlungsempfehlungen werden diese diskutiert und Grenzen der Forschung werden aufgezeigt.

## 5 Delphi-Studie – Analyse und Zusammenfassung

### 5.1 Fragenblock 1 – Wahrnehmung von Social Dumping

Fragenblock 1 setzt sich aus den folgenden beiden Fragen zusammen:

**Frage 1: „Gibt es Ihrer Meinung nach Social Dumping im Bereich des Straßengüterverkehrs?“**

**Frage 2: „Wenn nein, bitte geben Sie die Gründe für Ihre Meinung an.“**

Das Ziel der Fragen aus dem ersten Antwortblock war es, einen allgemeinen Eindruck der Meinung der Expert:innen zum Thema „Social Dumping im Straßengüterverkehr“ zu erhalten und das Thema einzuleiten. Die Darstellung des Ist-Zustands beziehungsweise des Wissenstandes der Expert:innen stand hierbei im Mittelpunkt.

#### **Frage 1 – Wahrnehmung von Social Dumping (1)**

Die erste Frage zielte darauf ab, zu ermitteln, wie sich die generelle Haltung und Meinung der Expert:innen zum Thema „Social Dumping“ darstellt. In Runde 1 bejahten die Expert:innen einstimmig die Frage nach der Existenz Social Dumpings. Kommentiert wurden bereits in Runde 1 erste Aspekte und Beispiele, die die Existenz Social Dumpings untermauern und in den folgenden Fragen wiederholt aufgegriffen werden:

- Existenz „scheinselbständiger Einzelunternehmer:innen“ (Expert:in V)
- Existenz weiterer Ordnungswidrigkeiten wie bspw. das Unterbezahlen ausländischer Berufskraftfahrer:innen, was aufgrund fehlender Kontrollen der Exekutive keinerlei Konsequenzen für die jeweiligen Unternehmen mit sich bringt (Expert:in VI)

In Runde 2 wurden vertiefende Kommentare zum Umfang Social Dumpings gegeben: Expert:in I wies darauf hin, dass die „starke internationale Konkurrenz durch Ausflaggen und ähnliches [...] das österreichische Niveau [hinsichtlich der Lohn- und Arbeitsbedingungen] in Frage stellen“. Es wurde somit ein Zusammenhang zwischen Social Dumping, der Internationalisierung des Arbeitsumfelds von Berufskraftfahrer:innen sowie der Rolle von Lohn- und Arbeitsbedingungen hergestellt. Expert:in V konstatierte diesbezüglich, dass der

„Einsatz ausländischer Lenker, die in der Rechtsmaterie nicht so gut bewandert sind“ ein Missbrauchsrisiko berge, da die Fahrer:innen sich ihrer Rechte und Pflichten nicht bewusst seien und zu „extremer Selbstausbeutung“ (Expert:in II) neigen.

### **Frage 2 – Wahrnehmung von Social Dumping (2)**

Da alle Expert:innen unter Frage 1 bejahten, dass sie die Existenz von Social Dumping im Straßengüterverkehr in verschiedener Intensität wahrnahmen und Frage 1 und Frage 2 sich gegenseitig ausschlossen, fand Frage 2 im Weiteren keine Berücksichtigung.

Über alle professionellen Ausrichtungen der Expert:innen hinweg konnte konzidiert werden, dass die Expert:innen Social Dumping im Straßenverkehr als Problem wahrnahmen. Erste Beispiele Social Dumpings, die auf einen potenziellen Zusammenhang zwischen Social Dumping und der zunehmenden Internationalisierung des Straßengüterverkehrs hinweisen und so unter anderem die Möglichkeit des Missbrauchs der Fahrer:innen ermöglichen, wurden aufgezeigt.

## **5.2 Fragenblock 2 – Auswirkungen und Profiteure**

Der zweite Fragenblock ging näher darauf ein, wie Social Dumping von den Expert:innen wahrgenommen wurde. Unter den folgenden drei Fragen bekamen die Expert:innen die Chance, ihre Meinung genauer darzulegen:

**Frage 3: „Was sind Ihrer Meinung nach die Gründe für Social Dumping im Bereich des Straßengüterverkehrs?“**

**Frage 4: „Wie äußert sich Ihrer Meinung nach Social Dumping im Bereich des Straßengüterverkehrs?“**

**Frage 5: „Wer sind Ihrer Meinung nach die Profiteure des Social Dumping im Bereich des Straßengüterverkehrs?“**

Es wurde bewusst zum einen eine Frage zum Thema „Gründe für die Existenz von Social Dumping“ und zum anderen eine Frage zum Thema „Effekte und Auswirkungen von Social Dumping“ gestellt, um herauszufinden, was der Problematik zugrunde liegt und wogegen vorgegangen werden muss. Die Annahme war, dass, wenn nur gegen akute Effekte gehandelt werden würde, kein nachhaltiger Erfolg erzielt werden könne. Ginge man aber gegen die

zugrunde liegenden Ursachen vor, so könnte ein Konzept aufgestellt werden, welches eine nachhaltige Verbesserung der Situation für alle Beteiligten gewähren würde.

### **Frage 3 – Gründe für Social Dumping**

Unter Frage 3 wurden die Expert:innen darum gebeten, Gründe für das Auftreten von Social Dumping im Straßengüterbereich aufzuzeigen. In Runde 1 wurden insgesamt vier Hauptgründe genannt, die Social Dumping hervorriefen bzw. die Existenz von Social Dumping verstärkten. In diesem Zusammenhang ist anzumerken, dass die genannten Aspekte teils sehr eng miteinander verbunden sind bzw. sich gegenseitig bedingen, sodass es zwischen den Themengebieten Überlappungen gibt.

- Konkurrenz-, Kosten- und Leistungsdruck (Expert:innen II, IV, V, VI).
- Fehlende Kontrollen von Vorschriften & mangelnde Existenz von Rahmenbedingungen (Expert:innen II, IV, VI)
- Finanzielle Vorteile des privatwirtschaftlichen Güterverkehrs (Expert:in III)
- Internationalisierung des Straßengüterverkehrs (Expert:in I)

Über die Hälfte der Expert:innen identifizierte in der erste Befragungsrounde Konkurrenz-, Kosten- und Leistungsdruck als einen der Hauptgründe für die Existenz von Social Dumping. Dies führt zu „prekären Verhältnissen“ am Markt (Expert:in III).

Fehlende Kontrollen von Vorschriften und mangelnde Existenz von Rahmenbedingungen wurden von Expert:innen aus der Forschung sowie aus genossenschaftlicher Fachrichtung genannt (Expert:innen II, IV, VI). Dieser Aspekt sei dem erstgenannten Aspekt des Kosten- und Leistungsdrucks zuträglich, da es ohne Kontrollen, Rahmenbedingungen und Regeln leichter wäre, Druck in diesem Bereich aufzubauen (Expert:innen II, VI). Als weiterer Grund des Auftretens von Social Dumping wurden die generellen finanziellen Vorteile des privatwirtschaftlichen Güterverkehrs genannt, da dieser seine externen Kosten nicht selbst abdecken würde. Diese gingen somit nicht in die Preisbildung der Transportunternehmen ein, was wiederum den Preisdruck gegenüber dem öffentlichen Zugverkehr steigerte (Expert:in III). Weiters wurde aus Richtung der gewerkschaftlich aktiven Expert:innen die Internationalisierung des Straßengüterverkehrs genannt, welche zufolge habe, dass Berufskraftfahrer:innen auf Österreichs Straßen einen hohen Migrationshintergrund aufzeigen. Dies erschwere laut Expert:innen, dass Menschen mit gleichen Anliegen zueinander finden und führe dazu, dass der Berufsgruppe der Berufslenker:innen nahezu „keine Verhandlungsmacht“ zugeordnet werden könne (Expert:in I).

Stellt man die Antworten aus der ersten Runde denen der zweiten Runde gegenüber, so erscheinen die Antworten aus Runde 1 die Meinungen der Expert:innen zu Frage 3 bereits nahezu allumfassend widerzuspiegeln. Die in Runde 2 verfassten Kommentare waren weitergehende Erklärungen zu bereits genannten Punkten. So hob Expert:in III eine „fehlende europäische Sozialpolitik“ hervor. Aus den Reihen der gewerkschaftlich geprägten Expert:innen wurde zum Thema „Migrationshintergründe der Berufskraftfahrer:innen“ hinzugefügt, dass damit zusammenhängende Sprachbarrieren die Individualisierung der Fahrer:innen erleichterten (Expert:in VI) und eine gemeinschaftliche Herangehensweise dadurch erschwere.

Die Antworten der Expert:innen auf Frage 3 gaben einen Hinweis, was Social Dumping zugrunde liegt – Konkurrenz- und Leistungsdruck in Kombination mit mangelnden Kontrollen von Vorschriften und Rahmenbedingungen wurden mehrfach genannt.

#### **Frage 4 – Folgen von Social Dumping**

Frage 4 zielte auf das Identifizieren wahrnehmbarer Folgen beziehungsweise Effekte, die Social Dumping im Bereich des Straßengüterverkehrs sichtbar machen, ab. Die Expert:innen nannten in diesem Zusammenhang in Runde 1 diverse Aspekte:

- Fahrer:innen leiden unter eingeschränkter Verhandlungsmacht und Mangel an Informationen bezüglich ihrer Rechte (I)
- Auslagerung von Unternehmenssitz oder Zweitstelle in „Billiglohnländer“ mit hoher Arbeitslosigkeit - bspw. Litauen, Länder in Südosteuropa (II, VI)
- Umgehung von Vorschriften (Lenk- und Ruhezeiten) beispielsweise durch Manipulation des Tachos (II, IV, VI)
- Auftreten von Scheinselbständigkeit (VI).

Bei der Beantwortung dieser Frage wurden mehrfach Aussagen in Bezug auf die Löhne und die Anstellungsverhältnisse der Fahrer:innen getätigt. Vorenthaltene Löhne beispielsweise durch Verweigerung von Sozialleistungen wurden in diesem Zusammenhang als eine Konsequenz von Social Dumping identifiziert (Expert:innen I, IV). Ein weiteres Merkmal sei das Vorliegen atypischer Beschäftigungsverhältnisse, die durch das Anmelden von Arbeitnehmer:innen in Billiglohnländern und die grenzüberschreitende Organisation möglich gemacht werden (Expert:innen III, V). Dies resultierte unter anderem in ansteigendem Leistungsdruck (Expert:in IV). Sowohl die Antworten der Frage 3 als auch die Antworten der Frage 4 indizieren Herausforderungen im Zusammenhang mit der zunehmenden Internationalisierung des Gütertransports. Die Expert:innen wussten um das Problem der „Auslagerung in

„Billiglohnländer“ mit hoher Arbeitslosigkeit“ (Expert:in IV), in denen nicht nur geringere Löhne gezahlt, sondern auch andere Standards hinsichtlich Sozialleistungszahlungen angewandt werden. Die Existenz des Lohngefälles und der Möglichkeit, durch Outsourcing günstigere Preise anbieten zu können, konnte neben anderen Aspekten als Grund für den erwähnten wachsenden Leistungsdruck (Expert:in IV) identifiziert werden. Expert:in IV fasste dieses Thema zusammen und benannte „niedrige Transportpreise und generelle Dumpingpreise im Transportwesen“ als Konsequenz. Der Effekt auf den Güterverkehr ist vielfältig: unter anderem komme es zu einem von Expert:in VI identifizierten Anstieg des Modal Splits zugunsten der Straße. Entgegenwirkungsmaßnahmen wie die von Expert:in VI genannten „hohe[n] staatliche[n] Subvention[en] der Bahn um „wettbewerbsfähig zu bleiben“ zeigen auf, dass Social Dumping nicht nur direkte Effekte auf den Wirtschaftszweig des Gütertransports auf der Straße, sondern auch indirekte Effekte auf den Wirtschaftszweig des Gütertransports auf Schienen hat.

In der zweiten Runde unterstrichen die Expert:innen die Wichtigkeit der genannten Aspekte. Neue Aspekte wurden in diesem Zusammenhang nicht aufgelistet. Die vorliegenden Probleme und genannten Aspekte unterstreichen, dass die bereits unter Frage 3 erwähnte gemeinschaftlich-„europäische Sozialpolitik“ (Expert:in III) fehle. Diese wurde von den Expert:innen direkt und indirekt als Themenkomplex identifiziert, welcher Handlungsbedarf aufweise.

Es ist festzuhalten, dass die identifizierten Effekte des Auftretens von Social Dumping die zugrunde liegenden Probleme weiter verstärken, ineinander greifen und sich teils gegenseitig beeinflussen. Beispielsweise steigt der Kosten- und Leistungsdruck durch die Internationalisierung permanent, was zu einem zunehmenden Anteil mit Fahrer:innen mit Migrationsanteil führt bzw. das Entstehen von Unternehmenssitzungen im Ausland, da hier Kosteneinsparungen durch geringere Lohnzahlungen und niedrigere Sozialleistungen erzielt werden können.

### **Frage 5 – Profiteure von Social Dumping**

Die darauffolgende Frage zielte darauf ab, zu erfahren, wer laut der Expert:innen von der Existenz des Social Dumpings im Straßengüterverkehr profitierte. Im Zusammenspiel mit den vorherigen Fragen konnten die Komplexität und Reichweite des Problems eingegrenzt werden.

Bei der Beantwortung dieser Frage fiel auf, dass die Expert:innen durch das Einbeziehen einer zeitlichen Komponente teils auf unterschiedliche Schlussfolgerungen kamen. Expert:innen aus allen drei Expert:innenkategorien nannten die Logistikunternehmen als Profiteure, was nicht

überrascht, da diese zumindest kurzfristig durch niedrige Löhne profitieren können. Die Endkund:innen wurden von der Hälfte der Expert:innen genannt und auch Handel bzw. die Privatwirtschaft wurden als Profiteure des Problems gelistet. Ein:e der Expert:innen stellte die These auf, dass langfristig niemand als Profiteur:in identifiziert werden könne, da der Preisverfall schlussendlich alle treffen würde. Wie die Zusammenfassung der Antworten zeigt, gibt es keine eindeutige Antwort:

- Zunächst: Spediteure und Transportunternehmen (III, IV, V, VI)
- Nachgelagert: Industrie- und Gewerbebetriebe aufgrund der niedrigen Transsportpreise (IV, VI)
- die „Allgemeinheit“ aufgrund niedriger Konsumentenpreise (I, V, VI)
- Kurzfristig jene Unternehmen, die durch Social Dumping geringere Kosten verzeichnen. Mittelfristig niemand, da der Preisverfall schlussendlich alle trifft. (II)

Diese Beobachtung wurde durch die in Runde 2 ergänzenden Kommentare bestätigt, die ausschließlich aus den Kreisen der gewerkschaftlich engagierten Expert:innen entstammten: Während Expert:in I erneut darauf verwies, dass nur die Konsument:innen profitieren würden, da diese Vorteile aus vergünstigten Gütern ziehen könnten, erwähnte Expert:in VI auf die Problematik der „doppelten Subventionierung“ des Straßenverkehrs, die letztendlich auch durch die Konsument:innen gezahlt würde. Die doppelte Subventionierung meint in diesem Kontext, dass der Straßengüterverkehrszweig weder seine internen noch seine externen Kosten selbst abdeckt. Somit kommt die Allgemeinheit für anfallende, in diesem Sektor verursachte Kosten hinsichtlich Infrastruktur sowie Sozialleistungen auf. In diesem Zusammenhang verwies Expert:in VI darüber hinaus erneut auf den Wettbewerbsdruck in diesem Sektor.

Die Tatsache, dass kein:e Expert:in die gegebenen Antworten der anderen Expert:innen in ihrer Gänze zurückwies, indiziert die Komplexität der Thematik. Insgesamt lässt sich auf Grundlage der Antworten dieser Frage annehmen, dass auf kurze Sicht eine Reihe an Akteuren durch Kosten- und Preisreduktionen am Markt profitiert, es auf lange Sicht aber keine Partei gibt, die als Profiteur des Social Dumpings hervorgeht.

Zusammenfassend ist festzuhalten, dass in Fragenblock 2 die Internationalisierung des Güterverkehrs sowie die Umgehung von Gesetzen und Pflichten Themen sind, die wiederholt mit Social Dumping in Verbindung gebracht werden. Die wiederholte Nennung durch die Expert:innen unterstreicht die hohe Relevanz der Themenkomplexe. Die momentan nichtexistierende europäische Lösung hinsichtlich sozialpolitischer Fragen sei eine Thematik, der laut der Expert:innen Aufmerksamkeit gebührt.

### 5.3 Fragenblock 3 – die Rolle von Gewerkschaften

In diesem Fragenblock stand die Institution der Gewerkschaft im Vordergrund. Unter Fragenblock 3 wurden folgende Fragen zusammengefasst:

**Frage 6: „Was genau verstehen Sie unter einer Gewerkschaft?“**

**Frage 7: „Wo sehen Sie den Aufgabenbereich von Gewerkschaften im Bereich des Social Dumpings?“**

Wie im Literaturteil aufgearbeitet, beeinflussen die Gewerkschaften und ihre Partnerorganisationen die Struktur des Arbeitsmarktes. Aus diesem Grund gilt es, diese Institution aktiv in die Forschung einzubeziehen. Die Expert:innen wurden darum gebeten, ihre Meinung zur Rolle der Gewerkschaft darzulegen und sie in den Themenkomplex dieser Arbeit einzuordnen.

**Frage 6 – Definition einer Gewerkschaft**

Durch Frage 6 wurde zunächst das Grundwissen der Expert:innen zu der Bedeutung von Gewerkschaften am Markt ermittelt. Wie in Kapitel 2 näher erläutert, gehen Gewerkschaften bereits jetzt aktiv gegen das Problem des Social Dumpings vor. Da die zu gründende Genossenschaft keine Konkurrenz für Gewerkschaften und andere Interessenvereinigungen darstellen soll, war es wichtig, dass die Expert:innen eine Vorstellung haben, was genau eine Gewerkschaft ist. So sollte sichergestellt werden, dass die Ideen der Expert:innen, auf denen aufbauend Handlungsempfehlungen und weitere Schritte entwickelt werden sollten, mit der Idee einer Genossenschaft als Ergänzung zu dem bestehenden System, einhergehen. Da sich unter den Teilnehmer:innen selbst Vertreter:innen von Gewerkschaften befanden, wurde ihre Rolle nicht nur von außen, sondern auch von innen, also von Gewerkschafter:innen selbst, beurteilt.

Anhand der Antworten der 1. Runde konnten folgende Definitionen einer Gewerkschaft aufgestellt werden:

Eine Gewerkschaft ist eine Organisation, ...

- die sich für Menschen in der Arbeitswelt einsetzt und Arbeitnehmer:innen Selbstermächtigung ermöglicht (I, VI)

- die als Interessenvertretung von Arbeitnehmer:innen einer bestimmten Berufsgruppe/-sparte Kollektivvertragsverhandlungen ausübt (III, IV, V, VI)
- die sich um die Rechte der Arbeitnehmer:innen kümmert und Solidarität unter den Betroffenen erzeugt (II, IV).

Unabhängig des professionellen Hintergrunds der Expert:innen gingen die Antworten in sehr ähnliche Richtungen. Die Expert:innen teilten die Meinung, dass die Gewerkschaft für Arbeitnehmer:innen und deren Rechte einstehe und sie in Kollektivvertragsverhandlungen vertrete.

In der zweiten Runde der Befragung fokussierten sich die Expert:innen besonders auf die Historie und Tradition des Gewerkschaftswesens und die damit im Zusammenhang stehende besondere Bedeutung am Markt (Expert:innen III und VI). Darüber hinaus wurde vor dem Hintergrund einer geplanten Genossenschaftsgründung darauf aufmerksam gemacht, dass die genossenschaftliche Selbstorganisation einen Vorteil gegenüber einer gewerkschaftlichen Organisation biete (Expert:in VI). Interessant ist hierbei die Beobachtung, dass dieser Vorteil einer genossenschaftlichen Organisation aus der Gruppe der Expert:innen des Bereichs „Vertretungen, Gewerkschaften, Verbände“ entstammt. Da es sich im Verlauf der Auswertung der Befragung herauskristallisierte, dass seitens der Gewerkschaft(en) ebenfalls an einer Genossenschaftsidee gearbeitet wird, deutete dieser Kommentar auf eine positive Haltung gegenüber der dieser Arbeit zugrunde liegenden Idee hin.

Die Rückmeldungen zu Frage 6 wiesen auf ein solides Wissen der Expert:innen zum Thema „Gewerkschaftsarbeit“ hin. Da die Abgrenzung der gewerkschaftlichen Arbeit und dem zu entwickelnden Aufgabenbereich der Genossenschaft als elementar betrachtet wird, ist diese gewonnene Erkenntnis sehr wichtig. Darüber hinaus lässt sich festhalten, dass bereits unter der recht allgemein gehaltenen Frage 6 Zuspruch zu der Genossenschaftsidee für Berufslenker:innen identifizierbar ist.

### **Frage 7 – Aufgabenbereich einer Gewerkschaft**

Durch Frage 7 wurde die Aufgabe und Rolle der Gewerkschaften im Zusammenhang mit der Thematik des Social Dumpings beleuchtet, um diese im Weiteren genau von denen der geplanten Genossenschaft abzugrenzen. Aufbauend auf Frage 6 wurde festgehalten, in wie fern die Teilnehmer:innen über die Arbeit und Aufgaben von Gewerkschaften im Bilde sind. Kurz zusammengefasst wurden die folgenden Aufgaben als Aufgaben einer Gewerkschaft identifiziert:

- Informationen bereitstellen, Netzwerke aufbauen, Kommunikatoren finden, Maßnahmen ableiten (I)
- grenzüberschreitend arbeiten (III)
- Veröffentlichung von Missständen, Durchsetzung der Einhaltung sozialrechtlicher und kollektivvertraglichen Regelungen (II, IV, V)
- Mitwirkung bei Gesetzen und deren Kontrolle (II, V)
- Durchsetzung von gerechter Entlohnung und geregelten Arbeitszeiten sowie Bezahlung von Überstunden, Durchsetzung der Arbeitnehmer:inneninteressen (IV, V, VI)
- Kampf gegen „Scheinselbständigkeit“ und andere Missstände (VI).

In der ersten Runde wurde unabhängig ihrer professionellen Hintergründe von unterschiedlichen Expert:innen darauf aufmerksam gemacht, dass Gewerkschaften die Rolle haben, Missstände aufzudecken, publik zu machen und politisch aktiv zu werden. Die Hälfte der Expert:innen machte deutlich, dass Gewerkschaften eine Schlüsselrolle zur Politik darstellen (II, IV, V). Auch ihre Rolle als zentrale Ansprechpartnerin bei Konditionsverhandlungen für alle Mitglieder wurde von mehreren Expert:innen hervorgehoben (IV, V, VI). Aus den Reihen der gewerkschaftlich aktiven Expert:innen wurden umfassende Antworten gegeben, die auch auf Details wie das Bekämpfen der Scheinselbständigkeit sowie Aspekte zu Netzwerkbildung und Kommunikation eingingen (Expert:innen I, VI).

Im Rahmen der zweiten Runde wurden lediglich von Seiten der Expert:innen mit gewerkschaftlichem Hintergrund weitere Inhalte ergänzt. Zum einen wurde hinsichtlich der Rechte und juristischen Absicherung der Fahrer:innen erwähnt, dass Zugang zu effektivem und leistungbarem Rechtsschutz zum Aufgabenfeld von Gewerkschaften gehöre (Expert:in I). Zum anderen wurde zum Thema „Rechte der Fahrer:innen“ genauer auf das Thema „Nächtigungen am Arbeitsplatz“ eingegangen und auf den vorliegenden Handlungsbedarf verwiesen („Nächtigungen [sollten] in ordentlichen Quartieren und nicht im Führerhaus stattfinden – bezahlt vom Arbeitgeber“, Expert:in VI).

Interessant ist das Verbinden der Antworten von Frage 7 mit den in Frage 3 thematisierten Problematiken, die mit Social Dumping in Verbindung stehen. Beispielsweise nannte Expert:in III aus dem Bereich der Forschung unter Frage 7 das grenzüberschreitende Arbeiten als eine der Aufgaben von Gewerkschaften. Ein Problem, welches unter Frage 3 gelistet wurde, ist die fehlende grenzüberschreitende Sozialpolitik. So scheint dieser Aspekt in Zusammenhang mit der gewerkschaftlichen Arbeit zu stehen, ist aber momentan trotzdem als Problem im Rahmen

des Social Dumpings zu identifizieren. Auch die Kontrolle von Gesetzen und die Durchsetzung von Arbeitnehmer:inneninteressen wurden durch die Expert:innen als Aufgabe der Gewerkschaften gesehen (Expert:in II, IV, V). Unter der Annahme, dass es ansonsten nicht zu den momentan existierenden Problemen hinsichtlich des Social Dumpings kommen würde, scheinen beide Aspekte derzeit jedoch am Markt vernachlässigt zu werden bzw. nicht ausreichend Aufmerksamkeit zu erhalten. Der Aufbau eines Arbeitnehmer:innennetzwerkes und die damit einhergehende Kommunikation seien weitere Punkte, die laut Expert:in I im Aufgabenbereich der Gewerkschaften angesiedelt wären, aber hinsichtlich der mit Social Dumping im Zusammenhang stehenden Probleme momentan offensichtlich nicht in allen Bereichen durch diese abgedeckt würden.

Zusammenfassend zeigt Fragenblock 3 in Kombination mit den in den vorherigen Fragenblöcken gelisteten Inhalten auf, dass ein Unterschied zwischen den gewerkschaftlichen Aufgabenfeldern und den durch Social Dumping entstehenden Aufgabenbereichen besteht. Es kann angenommen werden, dass somit die Möglichkeit einer Symbiose zwischen den bestehenden Gewerkschaften, ihren Aufgabenbereichen und der zu gründenden Genossenschaft identifizierbar ist. Im Rahmen der auf Frage 7 getätigten Antworten der Expert:innen wurde deutlich, dass die gewerkschaftlich aktiven Expert:innen tiefergehendes Hintergrundwissen im Themenkomplex Social Dumping vorwiesen und detailliertere Antworten geben konnten, während die anderen Expert:innen eher auf das große Ganze schauen - weniger im Detail, sondern mehr auf übergreifende Themenkomplexe eingingen. Die Expert:innen aus Forschung und Wirtschaft antworten in kleinerem Umfang. Die Schlüsselaspekte zielten in die gleichen Themenrichtungen ab.

#### 5.4 Fragenblock 4 – Gedanken zur Genossenschaftsidee

Im letzten Fragenblock wurde die Idee der Genossenschaftsgründung für Berufslenker:innen genauer thematisiert. Während in den vorherigen Frageblöcken Aspekte hinsichtlich des Ist-Zustands abgefragt wurden, so verlagerte sich der Schwerpunkt nun auf Aspekte, die einen Einfluss auf die zukünftige Gründung der Genossenschaft haben bzw. haben könnten. Der letzte Fragenblock setzte sich aus den folgenden vier Fragen zusammen:

**Frage 8: „Die Genossenschaft als Hilfe zur Selbsthilfe.“ - Durch welche Faktoren können Ihrer Meinung nach Berufslenker:innen motiviert werden, um dem Genossenschaftsgedanken näher zu treten?“**

**Frage 9: Wo sehen Sie die Herausforderungen bei der Gründung einer Genossenschaft für Berufslenker:innen?**

- a) Allgemein
- b) In Bezug auf die gesetzlichen Rahmenbedingungen
- c) In Bezug auf arbeitsrechtliche Rahmenbedingungen

**Frage 10: „Auf welche Art und Weise soll Ihrer Meinung nach an die Berufslenker:innen herangetreten werden, um Aufmerksamkeit und Interesse für deren Beitritt zu einer Genossenschaft zu generieren?“**

**Frage 11: „Welche Aufgaben muss eine Genossenschaft Ihrer Meinung nach wahrnehmen, damit diese von den Berufslenker:innen als Hilfestellung angenommen wird?“**

In diesem Abschnitt standen die Genossenschaftsidee und -gründung selbst im Vordergrund. In Frage 8 wurden die Expert:innen gebeten, zu erläutern, welche Aspekte Berufslenker:innen motivieren könnten, um der Genossenschaft beizutreten. Ergänzend wird in Frage 9 nach potenziellen Herausforderungen im allgemeinen Sinne sowie in gesetzlicher und in arbeitsrechtlicher Hinsicht gefragt. In Frage 10 wurde nach der Kommunikation, deren Format und Art in Richtung der Berufslenker:innen, gefragt. Frage 11 zielte auf die Ideen der Expert:innen hinsichtlich der genauen Aufgaben der Genossenschaft ab.

**Frage 8 – Motivationsfaktoren zum Genossenschaftsbeitritt**

Eingeleitet wurde der finale Fragenblock durch Frage 8, in der im Kern nach Motivatoren gefragt wurde, die laut den Expert:innen die Berufslenker:innen zum Genossenschaftsbeitritt bewegen könnten. Genannte Schlüsselaspekte, die als Motivatoren zum Beitritt genutzt werden könnten, beinhalteten die folgenden Aspekte:

- Das Generieren eines kurzfristigen Nutzens für die Fahrer:innen (Expert:in I), wobei dieser nicht weiter spezifiziert wurde
- Symbiosen durch Zusammenarbeit und Kooperation mit verschiedenen Stakeholdergruppen/Organisationen (Expert:in IV)
- Anbieten verschiedener Servicedienstleistungen (Expert:in II, IV).

In Runde 1 waren die Antworten der Expert:innen auf diese Frage breit gestreut. Die Expert:innen gingen teils nicht direkt auf die Frage ein, sondern wichen durch kritische Kommentare aus. Hierbei war zu beobachten, dass besonders aus Richtung der Expert:innen

mit Forschungshintergrund kritischere Kommentare zu verzeichnen waren: Als Gründe, die gegen die Genossenschaftsidee für Berufskraftfahrer:innen sprechen, wurde beispielsweise genannt, dass Genossenschaften „nicht alle Probleme lösen können“ (Expert:in III). Weiters wurde auf die potenzielle Schwierigkeit hingewiesen, aktive Mitglieder für die Idee zu begeistern (Expert:in IV). Die beiden genannten Kommentare weisen darauf hin, dass den Expert:innen mit Forschungshintergrund zunächst keine Verbindung zwischen dem Themengebiet des Social Dumpings und dem Forschungsgebiet der Genossenschaften sahen. Da die Umfrage sehr offen gestaltet und nahezu ohne Vorinformationen durchgeführt wurde, wurde darüber hinaus darauf hingewiesen, dass mehr Informationen zur Beantwortung der Frage hilfreich wären. Unter anderem ging es um die genauere Benennung des „Unternehmensgegenstands der geplanten Genossenschaft“ und deren Aufgabenspektrum (Expert:in IV).

Da bereits unter Fragenblock 3 festgestellt wurde, dass seitens der Expert:innen mit gewerkschaftlichem Hintergrund Berührungspunkte zu ähnlichen Gründungsideen mit genossenschaftlichem Bezug existierten, ist der Zuspruch dieser Expert:innen zu erwarten. Ein:e Expert:in (I) aus diesem Bereich nannte als Motivator zum Beitritt beispielsweise das Generieren eines kurzfristigen Nutzens für die Berufskraftfahrer:innen. Darüber hinaus wurden von den Expert:innen weitere Ideen für Kooperationen geliefert, die, wenn sie gut nach außen kommuniziert würden, als Beitrittsanreiz genutzt werden könnten: Für weitere Recherchearbeit verwies Expert:in VI aus dem Bereich der Gewerkschaften auf die in Italien operierende „Circolo“, um Ideen für das Anbieten von Serviceleistungen (Übernachtungs-, Wasch-; und Essensmöglichkeiten) für Fernfahrer:innen zu generieren. Ein:e weiter:e aus dem Bereich stammende:r Expert:in ergänzte diesen Punkt durch die Anmerkung, dass seitens der Gewerkschaft bereits erste Planungen in Richtung einer Genossenschaftsgründung mit Fokus auf die Errichtung einer Sozialinfrastruktur stattgefunden haben (Expert:in II). Als Grund, weswegen auch hier die Idee der Genossenschaftsgründung als sinnvoll identifiziert wurde, wurde unter anderem der folgende Kommentar genannt, welcher auch die Idee des mit dieser Arbeit gestarteten Forschungsvorhabens repräsentiert: „Niemand weiß besser als die Lenker:innen [selbst], was benötigt wird.“ (Expert:in II). Zuletzt ist zu nennen, dass auch aus wirtschaftlicher Richtung ein Kooperationspartnerin und mögliche Inspiration genannt wurde: die Möglichkeit einer Zusammenarbeit mit der vidaflex (Expert:in V) wurde als Möglichkeit genannt, neue Türen zu öffnen und Fahrer:innen miteinander zu verbinden.

Während es in Runde 2 keine weitere Unterstützung für die anfänglichen Zweifel an der Genossenschaftsidee gab, wurde seitens der gewerkschaftlich geprägten Expert:innen das Nutzen der Genossenschaft als Bindeglied zwischen verschiedenen Akteuren detaillierter ausgeführt. Die Genossenschaft als „missing link“ zwischen anderen Organisationen zu nutzen und sie somit als Serviceorganisation ins Leben zu rufen wurde als wichtiger Faktor angesehen (Expert:in I). Als Vermittlerin könne die Genossenschaft in diesem Fall beispielsweise die verschiedenen auf nationaler Ebene wirkenden Organisationen unterschiedlicher Länder an einen Tisch bringen.

Im Rahmen dieser Frage lagen die Schwerpunkte der Antworten zum einen auf der Wichtigkeit einer eindeutigen Zieldefinition der Genossenschaft und einer Aufklärung über genaue Aufgaben dieser, um so das Engagement für die Genossenschaft zu fördern. Zum anderen lässt sich subsummieren, dass das Thema der Zusammenarbeit mit anderen Organisationen als elementarer Aspekt für den Erfolg der Genossenschaft angesehen wurde. Als besonders wichtig wurde im ersten Schritt zur Mitgliederwerbung die Herausarbeitung eines kurzfristigen Nutzens genannt, um erstes Interesse zu erwecken, auf dem im Weiteren aufgebaut werden könne.

### **Frage 9 – Rahmenbedingungen einer Genossenschaftsgründung**

Im Rahmen von Frage 9 ging es darum, zu erörtern, wo die Expert:innen allgemein sowie hinsichtlich gesetzlicher und arbeitsrechtlicher Rahmenbedingungen Herausforderungen bei der Genossenschaftsgründung ansiedeln.

#### Frage 9a – allgemeine Herausforderungen

Unter Frage 9a nannten die Expert:innen eine Reihe allgemeiner Herausforderungen:

- Identifizieren des kurzfristigen Nutzens (I)
- Aufstellen und Identifizieren von Kommunikatoren/Kommunikationsstrategie (I)
- Entwerfen eines nachhaltigen (Finanz-)konzepts (I)
- Überzeugen der verschiedenen Stakeholdergruppen (bzgl. Mitgliederrekrutierung sowie auch Gewinnung von bspw. Politik als Unterstützer) (V, VI).

Des Weiteren kommentierten die Expert:innen, dass Genossenschaften nicht unbedingt als Unterstützer anderer „Konkurrenzorganisationen“ gelten würden (Expert:in VI). Darüber hinaus gäbe es insbesondere im Bereich der solidarischen Ökonomie ähnliche Lösungen, die europaweit umstritten seien (Expert:in III). Mitglieder seien ein elementarer Bestandteil der Genossenschaft und ihre Rekrutierung gehöre priorisiert, sei aber nicht zuletzt aufgrund

möglicher Konkurrenz von Organisationen mit potenziell ähnlicher Ausrichtung, wie beispielsweise der vidaflex, eine potenzielle Herausforderung (Expert:in V). Aus dem Kreis der Expert:innen mit gewerkschaftlichem Hintergrund wurde zum Thema Rekrutierung und Kommunikation darauf hingewiesen, dass das Auswählen aktiver Kommunikatoren wichtig sei, da diese als Hebel für weitere Mitgliederwerbung genutzt werden könnten (Expert:innen I, IV). Hier ginge es zum einen um die Berufskraftfahrer:innen selbst, zum anderen um die Überzeugung verschiedener Akteure, u.a. aus der Politik (Expert:in II). Weiters wurde auf die Wichtigkeit des Herausarbeitens eines kurzfristigen Nutzens Wert gelegt, damit das Angebot als attraktiv wahrgenommen werde (Expert:in I). Wie genau dies ausgestaltet werden kann, wurde von den Expert:innen nicht weiter erläutert.

In Runde 2 unterstrichen bzw. ergänzten die Expert:innen die Wichtigkeit eines engagierten Führungs- und Organisationsteams (Expert:in II und IV). Zum Thema „Konkurrenz gegenüber anderen Organisationen“ fügt Expert:in I hinzu, dass er gegenteiliger Meinung sei und die Genossenschaft eher als „Serviceorganisation für Gewerkschaften und Organisationen wie vidaflex sieht“.

#### Frage 9b – Herausforderungen hinsichtlich gesetzlicher Rahmenbedingungen

Die Hälfte der Expert:innen identifizierte keine weiteren Herausforderungen in diesem Bereich. Unterdessen nannte die andere Hälfte der Expert:innen die folgenden Aspekte:

- Wissensaufbau seitens der Berufslenker:innen als Mitglieder bzw. seitens der Genossenschaftsorgane (I)
- Nachholbedarf, da Gesetze nicht ausgereift (II)
- Fehlendes umsetzbares Lösungsmodell auf europäischer Ebene (III).

Es wurde somit nicht nur genannt, dass die bestehenden Gesetze und Richtlinien nicht alle Aspekte abdecken würden (II) sondern auch dass die existierenden Regularien in ihrer Gänze nicht bei allen Stakeholdergruppen der zu gründenden Genossenschaft bekannt seien (Expert:in I). Betrachtet man die Gründung einer Genossenschaft selbst und mögliche, damit einhergehende Voraussetzungen, die zu erfüllen sind, so wurden für die Genossenschaftsgründung in diesem Kontext keine größeren Probleme im Rahmen des Genossenschaftsrechts identifiziert (Expert:in IV). Es zeigte sich, dass die Expert:innen teils unterschiedliche Einschätzungen der Ausgangslage haben. Anhand der unterschiedlich gestreuten Antworten lässt sich festhalten, dass die Frage durch die unterschiedlichen

Expert:innen auf verschiedene Weisen interpretiert wurde. In Runde 2 gab es keine weiteren Ergänzungen.

#### Frage 9c – Herausforderungen hinsichtlich arbeitsrechtlicher Rahmenbedingungen

Unter Frage 9c legten die Expert:innen den Fokus auf Probleme, die durch die Gründung einer Genossenschaft überkommen werden müssen:

- arbeitsrechtliche Vorschriften und Gesetze fehlen (II)
- europäische Lösung nicht vorhanden (III)
- Nähe zur Scheinselbständigkeit (VI).

Weiters wurde angemerkt, dass es Sinn ergäbe, Einzelfälle zu untersuchen, an denen man existierende arbeitsrechtlichen Mängel analysieren und herausarbeiten könne (Expert:in I). Als spezifische Problematik, die im Gewerbe der Berufskraftfahrer:innen auftritt, wurde die Existenz von Scheinselbständigkeit genannt (Expert:in V). Dieser Aspekt wurde bereits unter Frage 4 bei der Herausarbeitung von Folgen des Auftretens von Social Dumping genannt. Die fehlenden arbeitsrechtlichen Vorschriften und Gesetze sowie die nicht vorhandene europäische Lösung des Problems von Social Dumping sind unter Frage 3 in der Liste der Gründe für das Auftreten von Social Dumping zu finden (Expert:in II, III).

In Runde 2 ergänzte Expert:in I, dass es sich bei arbeitsrechtlichen Themen anbieten könne, die Aufgaben der Genossenschaft bei arbeitsrechtlichen Themen deutlich von denen der „Gewerkschaft ab[zu]grenzen“ und bpsw. die „Bekämpfung der Scheinselbständigkeit [...] an Gewerkschaften und/oder gewerkschaftlichen Initiativen wie vidaflex [zu] delegieren.“ So würde die bereits unter Frage 8 genannte Idee weiterverfolgt, bei der die Genossenschaft als Serviceorganisation keinesfalls als Konkurrenz von Gewerkschaften angesehen würde, sondern vielmehr als Kooperationspartnerin. Dies baut auf dem Punkt auf, dass die zu gründende Genossenschaft explizit nicht als Konkurrenz, sondern als Verbindungsstück agieren soll.

Generell waren alle Expert:innen unter Frage 9 sehr aktiv, es wurden eine Reihe von Aspekten genannt und teils erneut aufgegriffen. Auffällig ist, dass einige Punkte sich in verschiedener Ausprägung unter den Fragen wiederholen, wie beispielsweise die Wichtigkeit, an einer europäischen Lösung zu arbeiten, die derzeit nicht existiere (Expert:in III). Ein wichtiger Punkt, um die Herausforderungen zu überkommen, ist das Nutzen der Stärke der Gemeinschaft: Wie auch unter Frage 9 erwähnt, wird der Möglichkeit der Zusammenarbeit mit anderen Organisationen viel Potenzial zugesprochen - die Entwicklung eines nachhaltigen Konzepts ist

dabei elementar. Weiters gilt es, den Konkurrenzgedanken zu anderen Organisationen zu überkommen, denn das Ziel der Genossenschaft liegt nicht in der Konkurrenz mit anderen Organisationen, sondern vielmehr in der Zusammenarbeit mit diesen. Zusammenfassend lässt sich festhalten, dass eine Genossenschaftsgründung vor dem rechtlichen Hintergrund als realistisch angesehen wird, das genaue rechtliche Konstrukt aber international ausgerichtet gehört und es hierzu nur eingeschränkte Erfahrungswerte gibt bzw. das Wissen in diesem Bereich aufgebaut werden müsse (Expert:in III). Zuletzt ist zusammenfassend unter Frage 9 festzuhalten, dass die Wichtigkeit der genauen Zieldefinition und Aufgabenzuteilung erneut durch Expert:innen hervorgehoben wurde. Dies hebt die Wichtigkeit der genauen Abgrenzung zur Arbeit anderer Organisationen auf dem Weg zur Konzeptentwicklung der Genossenschaft hervor.

#### **Frage 10 – Gedanken zur Generierung von Aufmerksamkeit**

Mit ihren Antworten auf Frage 10 erläuterten die Expert:innen ihren Gedanken zum Thema Mitgliederrekrutierung. Die Ideen der Expert:innen zu Kommunikationskanälen sowie Mittel und Wege zur Kontaktaufnahme mit den Berufslenker:innen lassen sich wie folgt zusammenfassen:

- direkte Ansprache der Fahrer:innen (VI, V, VI)
- Werbung auf Social Media und im Radio (I)
- einzelne Fahrer:innen ansprechen und als Unterstützer:innen gewinnen (IV)
- Herausfinden von Kontakten über Branchenverzeichnis (V).

Die direkte Ansprache und Einbindung der Berufslenker:innen wurde von der Hälfte der Expert:innen als Mittel der Wahl identifiziert, beispielsweise durch Ansprache einzelner Berufslenker:innen (Expert:innen II, IV, VI) auf den Rastplätzen und Kontaktaufnahme über das Branchenverzeichnis. Weiters wurde die Nutzung der Öffentlichkeit, beispielsweise auch durch Werbung über Social Media Kanäle und Radio (Expert:innen I, V) als indirekte Möglichkeit genannt, um Aufmerksamkeit zu erlangen. Ergänzend wurde die Möglichkeit der Smartgenossenschaft nach belgischem Vorbild als Inspiration genannt. Die Smartgenossenschaft ist eine Genossenschaft für Selbständige, durch die unter anderem das Thema der Kranken- und Arbeitslosenversicherung geregelt und ein festes Gehalt an alle Mitglieder gezahlt wird – so können insbesondere selbständige Berufskraftfahrer:innen geworben werden (Expert:in III; vgl. SMartDe eG, 2020).

In Runde zwei gaben lediglich zwei der Expert:innen weiteren Input. Einer der gewerkschaftlich geprägten Expert:innen (Expert:in I) hob die Wichtigkeit der Rolle eines Community Managers, also einer Person, welche die Meinungen der Berufskraftfahrer:innen vertritt und unter anderem auf Social Media Kanälen und ähnlichem als Sprachrohr und Bindeglied agiert, hervor. Aus wirtschaftlich geprägter Richtung wurde der Aspekt genannt, hinsichtlich der Kommunikationsstrategie eng mit den Gewerkschaften und weiteren Partnern zu interagieren und zusammenzuarbeiten, um auch bei der Kommunikationsstrategie von der Gesamtheit der Organisationen gemeinsam zu profitieren (V).

Zusammenfassend ist zu Frage 10 festzuhalten, dass die Antworten im Vergleich zu den vorherigen Fragen relativ kurz ausfielen, es aber deutlich wird, dass die Expert:innen ganz nach dem Prinzip der Hilfe zur Selbsthilfe die Wichtigkeit der von den Berufslenker:innen selbst ausgehenden Kommunikation als entscheidend ansehen. Darüber hinaus wurde durch die in Runde 2 ergänzend abgegebenen Kommentare unterstrichen, wie wichtig eine gemeinsam entwickelte Kommunikationsstrategie, die die verschiedenen Stakeholder einbezieht, ist. In dieser Strategie sollte berücksichtigt werden, dass die Genossenschaftsidee durch verschiedene Kanäle der breiten Masse zugänglich gemacht werden könne.

### **Frage 11 – Aufgaben der Genossenschaft**

Abschließend wurden die Expert:innen durch Frage 11 explizit nach dem Aufgabenbereich der Genossenschaft gefragt. Da die Idee der Genossenschaftsgründung für Berufslenker:innen im Vorfeld der Befragung recht offen gehalten wurde, um den Expert:innen viel Freiraum zur Ideenentwicklung zu geben, sind die Antworten zu dieser Frage breit gestreut:

- Durchsetzung all der notwendigen Bestimmungen europaweit, an denen die Gewerkschaft bisher gescheitert ist (I)
- Zusammenarbeit mit den und aktives Involvieren der Fahrer:innen ist unabdingbar (II, IV), um bestmöglich Bedürfnisse der Lenker:innen abzudecken (II, VI)
- kurzfristiger Vorteil, den man ohne Mitgliedschaft nicht hat, muss gegeben sein (I)
- vom belgischen Modell der Smartgenossenschaft inspirieren lassen (III)
- praktikable Lösungsansätze zur Überwindung prekärer Abhängigkeitsverhältnisse (III)
- gemeinsames Auftreten gegen „Ausbeutung“, Aufklärung zu Scheinselbständigkeit (V).

Aus den Antworten kann abgeleitet werden, dass die Aufgaben der Genossenschaft „praktikabel“ (III) gestaltet sein sollten, der Fokus auf einer Erarbeitung und Entwicklung gemeinsam mit den Fahrer:innen sowie weiterer Stakeholdergruppen gelegt werden sollte (II, IV, V) und der Anspruch eine grenzüberschreitende Lösung sein sollte (I, VI). Letzteres wurde bereits in vorigen Fragen mehrmals erwähnt, aber unter Frage 11 mit der Anmerkung versehen, insbesondere Aspekte aufzuarbeiten, an denen die Gewerkschaft bisher gescheitert sei (Expert:in I).

Auffällig ist, dass in der zweiten Runde keine neuen Erkenntnisse seitens der Expert:innen hervorgebracht wurden. Es ist anzunehmen, dass dies unter anderem damit zusammenhängt, dass die Fragen im Rahmen der Expert:innenbefragung (wie auch teils von den Expert:innen selbst angemerkt) sehr offen gehalten wurden. Aufgrund dieser sehr weit gefassten Fragen kann es besonders herausfordernd sein, bestimmte Aufgaben der zu gründenden Genossenschaft genauer zu spezifizieren. Ebenfalls möglich ist es, dass die in Runde 1 gegebenen Antworten und Aspekte eine Vielfalt an Themengebieten bereits abdecken.

Da einige der genannten Themen bereits in früheren Fragen gelistet wurden, können deutliche Verbindungen zu den vorherigen Fragen und daraus gewonnenen Erkenntnissen hervorgebracht werden: Wie bereits unter Frage 8 erwähnt wurde, sind die richtigen Beitrittsanreize zu entwickeln, um die Berufskraftfahrer:innen zum Beitritt und zur aktiven Partizipation an der Bewegung der Genossenschaft zu motivieren. Die unter Frage 9 erwähnten Herausforderungen könne man nur gemeinschaftlich überwinden. Um diese Gemeinschaft aufzubauen, gilt es jede:n Einzelne:n anzusprechen und realitätsnahe Lösungen zu entwickeln. Sowohl unter Frage 11 als auch unter Frage 8 wird hierzu auf andere Organisationen verwiesen, die die Expert:innen in diesem Zusammenhang als hilfreiche Vorbilder und Partner:innen identifizierten. Es lässt sich festhalten, dass die Wiederholung der Antworten unter verschiedenen Fragen eine Schlüssigkeit der Fragen des Fragebogens und die Mehrfachnennung als eine zusätzliche Verstärkung der gegebenen Antworten gedeutet wurde.

## 5.5 Zusammenfassung der Befragungsergebnisse

Im nächsten Schritt kommt es zur Beantwortung der aufgestellten Fragen aus Kapitel 3, die auf dem Weg zur Beantwortung der Forschungsfrage eine Zusammenfassung der Ergebnisse der Umfrage darstellen:

- **Wie schätzen Expert:innen die aktuelle Lage ein? Wird das Problem des Social Dumpings von den unterschiedlichen Bereichen (Forschung, Wirtschaft, Gewerkschaften) wahrgenommen?**

Die Expert:innen waren sich der Existenz von Sozialdumpings bewusst (Fragenblock 1). Anhand der Antworten zeigte sich, dass die Expert:innen aus den unterschiedlichen Bereichen variierende Schwerpunkte bei der Nennung bestimmter Probleme und Aspekte hatten, jedoch einer Meinung sind, dass Social Dumping in verschiedenen Bereichen identifizierbar sei. Alle Expert:innen sahen Handlungsbedarf.

Die Expert:innen identifizierten verschiedene Problemfelder, die mit Social Dumping in Verbindung gebracht werden können:

- Transportunternehmen umgehen Gesetze, um sich in eine bessere Marktposition zu bringen
- Berufslenker:innen umgehen Gesetze, um am Markt wettbewerbsfähig zu sein
- Internationalisierung des Güterverkehrs und mangelnde europäische Lösung für international auftretende Probleme ermöglichen Individualisierung von Akteuren am Markt.

- **Wie informiert sind die Expert:innen in Bezug auf gewerkschaftliche Arbeit?**

Alle Expert:innen nannten Aspekte und Aufgaben, die sie der Gewerkschaft und ihrer Arbeit zuordnen. Die aus dem Gewerkschaftsbereich stammenden Expert:innen nannten ausführliche Hintergründe zur Gewerkschaftsarbeit und brachten ihr Wissen zum Thema Gewerkschaftsarbeit im Zusammenhang mit Social Dumping ein (Fragenblock III). Wie zu erwarten sind die Expert:innen mit gewerkschaftlichem Hintergrund in diesem Zusammenhang besonders gut informiert und geben tiefergehende Einblicke in bereits existierende Ideen und gewerkschaftliche Projekte, die das Ziel des Mitigierens von Social Dumping haben. Es ist festzuhalten, dass die Expert:innen die Gewerkschaftsarbeit im Bereich des Social Dumpings wahrnehmen, aber auch eine Lücke zwischen den Aufgaben der Gewerkschaften und den benötigten Interventionen am Markt wahrnehmen.

- **Wie reagieren Expert:innen auf die Genossenschaftsidee?**

Die Idee erhielt überwiegend positives Feedback. Es wurde auf die Wichtigkeit der genauen Ab- und Eingrenzung des Geschäftsgrundes eingegangen (Fragenblock 2 und 4). In Fragenblock 3 wurde von Expert:innen mit gewerkschaftlichem Hintergrund auf seitens der Gewerkschaften geplante, genossenschaftliche Vorhaben aufgezeigt, die ebenfalls

genossenschaftliche Gründungsideen involvierten (Fragenblock 3). Somit können erste Symbiosen zwischen der Idee der Genossenschaftsgründung sowie der Arbeit unterschiedlicher Gewerkschaften identifiziert werden. Die Wichtigkeit der Differenzierung zwischen existierender Arbeit der Gewerkschaft und der neuen Idee der Genossenschaft wird wiederholt hervorgehoben.

- **Wie können Berufslenker:innen auf eine Genossenschaft aufmerksam gemacht werden?**

Die Expert:innen nannten eine Vielzahl an Ideen zur Kontaktaufnahme genannt: Zum einen wurden die sozialen Medien sowie andere Medienkanäle wie Radio genannt. Zum anderen wurde darauf eingegangen, dass durch die Ernennung eines Community Managers und weiterer Schlüsselakteure eine wichtige, soziale Struktur entwickelt und aufgestellt gehört, die den Mitgliedern Sicherheit und einen Anlaufpunkt bietet. Als Grundlage aller Ideen wurde die Einbindung der Fahrer:innen, bspw. durch Befragung und direkte Ansprache genannt, um gemeinsam eine Strategie zu entwickeln.

- **Was muss eine Genossenschaft bieten, um für Berufslenker:innen attraktiv zu sein?**

Die Genossenschaft muss in erster Linie attraktiv für die Berufslenker:innen sein, damit sie sich entscheiden, der Genossenschaft beizuwohnen. Die Expert:innen erwähnten mit Nachdruck die Wichtigkeit des aktiven Einbeziehens der Lenker:innen, um genau herauszufinden, was benötigt wird. Aspekte, die die Expert:innen vorbrachten, waren in diesem Zusammenhang:

- Bedürfnisgerechte Vorteile: primär für Lenker:innen und sekundär auch für weitere Stakeholdergruppen (Aufklärung, Angebote zur Fort- und Weiterbildung), kurzfristige sowie langfristig nachhaltige Lösungen
- Vernetzungsmöglichkeiten – sowohl mit internen als auch mit externen Stakeholdern, über Grenzen hinweg.

- **Wo werden Herausforderungen gesehen?**

Die Expert:innen identifizierten eine Reihe von Herausforderungen

- Identifizieren eines kurzfristig spürbaren Nutzens (Stakeholdergruppen müssen sich mit dem Angebot identifizieren)
- Aufstellen der Ziel- und Angebotsdefinition
- Kommunikationsstrategie strategisch gut ausgeplant (Sprachbarrieren berücksichtigen)

- Identifizieren eines Konzepts, welches grenzübergreifend und praktikabel umsetzbar ist (europäische Lösung)
- Abgrenzung und Differenzierung zu anderen Organisationen.

## 5.6 Handlungsempfehlungen

Ziel der Masterarbeit war es die Idee einer Genossenschaftsgründung für Berufskraftfahrer:innen näher zu beleuchten. Unter Berücksichtigung der herausgearbeiteten Ergebnisse der Expert:innenbefragung sowie der im Theorieteil der Arbeit präsentierten Themenbereiche folgt die Beantwortung der Forschungsfrage:

**„Welche Handlungsempfehlungen lassen sich für die Gründung einer Genossenschaft für Berufslenker:innen aufstellen, um die Attraktivität des Angebots sowohl seitens der Berufskraftfahrer:innen als auch seitens weiterer Stakeholder wie Unternehmen und staatlicher Institutionen zu gewährleisten?“**

Wie in nachfolgenden Abbildung 10 (eigene Darstellung) ersichtlich wurden auf Basis der gesammelten Erkenntnisse fünf Handlungsempfehlungen aufgestellt. Sie berücksichtigen das Ziel, ein attraktives Angebot für alle Stakeholdergruppen zu entwickeln und können als Grundbausteine des Gründungsprozesses einer Genossenschaft für Berufslenker:innen gesehen werden. Im Folgenden wird jede einzelne Handlungsempfehlung kurz benannt und beschrieben, ihr analytischer Hintergrund kurz umrissen und mit ihr zusammenhängende Maßnahmen festgelegt.

## Handlungsempfehlungen auf dem Weg zur Gründung einer Genossenschaft für Berufskraftfahrer:innen

1. Aufstellen der Zieldefinition der Genossenschaft	2. Involvieren der Berufskraftfahrer:innen in Planung und Gründung	3a. Werben von Organisationen und politischen Einrichtungen als Unterstützerinnen	3b. Gewinnen der Gewerkschaft als Unterstützerin des Projekts	4. Entwickeln einer europäischen Lösung
---	--	---	---	---

Abbildung 10 – Handlungsempfehlung zur Genossenschaftsbildung (eigene Darstellung)

Es ist zu beachten, dass die Thematiken der unterschiedlichen Handlungsempfehlungen teils ineinander übergehen, der Einfachheit halber aber auf fünf Empfehlungen eingegangen wird, die wiederum durch verschiedene Unterpunkte unterfüttert werden.

### **1. Aufstellen der Zieldefinition der Genossenschaft**

Um den Unternehmensgegenstand der Genossenschaft optimal verfolgen zu können, gilt es, diesen so genau wie möglich zu definieren. In den nächsten Schritten gilt es durch die Realisierung der ersten Handlungsempfehlung eine genauere Vorstellung zu entwickeln, um das Konstrukt tragfähig und nachhaltig auszustalten und sowohl Mission als auch Vision der Genossenschaft aufzustellen.

Die Forschungsergebnisse der vorliegenden Arbeit zeigen auf, dass die breite Umschreibung der Genossenschaftsidee die Beantwortung der Fragen teils erschwerte. Es wurde zum einen angemerkt, dass es noch unklar ist „was der Unternehmensgegenstand der Genossenschaft sein sollte“ (Expert:in IV). Zum anderen wird die Wichtigkeit hervorgehoben, die Ziele klar von denen anderer Organisationen wie bspw. von Gewerkschaften abzugrenzen, um Konkurrenz zu vermeiden und Symbiosen zu ermöglichen (I). Eine genaue Abgrenzung der genossenschaftlichen Mission und Vision ist daher unabdingbar und trägt zu einer genauen Zielverfolgung bei.

Um dieser Handlungsempfehlung nachzukommen, gilt es, die verschiedenen Stakeholdergruppen, aber vor allem die Berufskraftfahrer:innen eng mit in die weitere Planung zu integrieren. Dieser Punkt hängt eng zusammen mit der ersten Handlungsempfehlung. An erster Stelle sollten die Berufslenker:innen und ihre Bedürfnisse, Rechte und Pflichten stehen.

## **2. Aktives Involvieren der Berufskraftfahrer:innen in Planung und Gründung**

Um genau zu wissen, was die Berufslenker:innen für Vorstellungen haben und wo Bedürfnisse zu lokalisieren sind, die es zu befriedigen gilt, lautet die zweite Handlungsempfehlung, die Berufslenker:innen von Anfang an aktiv einzubinden. Zum einen gilt es, die Berufslenker:innen näher zusammen zu bringen, herauszufinden was ihre Bedürfnisse sind, sie untereinander zu vernetzen und ihnen einen Raum am Markt zu geben, um sich grenzübergreifend und kulturunabhängig gemeinschaftlich zu organisieren. Zum anderen gilt es, die Rolle der Genossenschaft als Bindeglied zwischen Fahrer:innen, Organisationen und der Politik zu definieren. Generell spielt hier das Thema Durchlässigkeit eine große Rolle. Alle Berufslenker:innen sollen sich angesprochen fühlen und bei Interesse die Möglichkeit bekommen, aktiv involviert zu werden. Momentan treten Fahrer:innen teils individualisiert am Markt auf und können von keiner Gemeinschaft profitieren und genau diese Tatsache gilt es zu ändern.

„Niemand weiß besser als die Lenker:innen [selbst], was benötigt wird.“ (Expert:in II). Diese These wurde auch von den anderen Expert:innen unterstützt: „Um glaubwürdig zu sein, muss die aktive Beteiligung der LenkerInnen gegeben sein“ (Expert:in VI). Da durch das Angebot der Genossenschaft ein Mehrwert für die Berufslenker:innen erschaffen werden soll, ist das aktive Involvieren somit unabdinglich. Davon beeinflusst wird im Weiteren die Mitgliederwerbung und -haltung, die durch die Einbindung der Fahrer:innen von Anfang an erleichtert werden kann. Werden spezifische Aufgaben als Angebot anvisiert, so wurde von den Expert:innen die Wichtigkeit hervorgehoben, dass diese Aufgaben praktikable Lösungen für die Berufslenker:innen darstellen und möglichst grenzübergreifende Angebote sein sollten. Spezifisch genannte Beispiele beinhalteten „das Anbieten von Serviceleistungen (Übernachtungs-, Wasch- und Essensmöglichkeiten)“ sowie weitere Angebote im Bereich der Sozialinfrastruktur (Expert:in I, VI). Anhand der Rückmeldungen der Expert:innen lassen sich erste Themenbereiche identifizieren, die im Angebotsrepertoire berücksichtigt werden könnten:

- Thema „Bildung“ – Trainings- & Fortbildungsangebote
- Thema „Rechte & Pflichten“ – Aufklärung über Gesetze bspw. zum Thema Scheinselbständigkeit; Angebot Rechtsbeistand
- Thema „Integration“ – Sprachkurse.

Aktive Einbindung dieser Stakeholdergruppe kann im ersten Schritt durch eine großrahmige Befragung der Berufsgruppe erzielt werden. In dieser Befragung sollte auf die durch die Expert:innen hervorgebrachten Aspekte eingegangen werden. Zusätzlich sollte die Möglichkeit gegeben werden, dass die Berufslnker:innen eigene Ideen anbringen können, die dann in die weitere Forschung einfließen können. Wichtig ist, eine hohe Anzahl an Teilnehmer:innen zu involvieren und insbesondere auch Fahrer:innen mit Migrationshintergrund durch Übersetzung die Teilnahme zu ermöglichen, sodass die Stichprobe die Realität möglichst widerspiegelt. Es gehört geklärt, wo die Fahrer:innen kurz-, mittel- und langfristig den Mehrwert einer Genossenschaft sehen. Des Weiteren können die Lenker:innen gefragt werden, was sie selbst als Mehrwert beitragen könnten, um gemeinschaftlich einen Unterschied zu machen. Denkbar wäre, erneut eine Delphi Befragung durchzuführen und im Rahmen dieser offene und geschlossene Fragen an die Berufsfahrer:innen zu stellen. In der Befragung sollte sichergestellt werden, dass eine hohe Anzahl an Teilnehmer:innen an der Befragung teilnimmt, um die quantitative Analyse auswerten zu können. Um das Angebot bzw. den Aufgabenkatalog festzulegen, die Fahrer:innen selbst detailliert in die Konzeptentwicklung einzubeziehen. Es ist denkbar, die durch diese Arbeit erschaffene Grundlage zu nutzen und - auf die qualitative Delphi-Umfrage aufbauend - eine quantitative Befragung der Berufslenker:innen durchzuführen, um so deren Sichtweise in den Folgeschritten miteinbeziehen zu können.

### **3. Identifizieren und involvieren verschiedener Stakeholdergruppen**

#### **a) Werben von Organisationen und politischen Einrichtungen als Unterstützerinnen**

Die Genossenschaft sollte eine Plattform für die Fahrer:innen selbst bieten, aber auch die Möglichkeit des Austauschs mit nationalen und internationalen Partner:innen aus Wirtschaft und Politik eröffnen und so Symbiosen bilden. Darüber hinaus kann die Genossenschaft von gewonnenen Erkenntnissen anderer Genossenschaften sowie weiterer (Partner-) Organisationen profitieren.

Den Forschungsergebnissen lässt sich entnehmen, dass die Genossenschaft ein großes Augenmerk auf Partnerschaften mit anderen Organisationen legen sollte. Zum einen geht es dabei darum, die momentan existierende Lücke optimal zu schließen. Zum anderen kann so auch ein noch größerer Skaleneffekt erzielt werden. Frühzeitig potenzielle Partnerorganisationen wie Gewerkschaften, aber auch die Politik mit ins Boot holen ist ein elementarer Erfolgsfaktor: Von den Expert:innen wurde beispielsweise die Notwendigkeit einer „europäischen Lösung“ (Expert:in I) aufgrund der vorliegenden „Internationalisierung des Güterverkehrs“ (Expert:in I) dargelegt. Um dieses Ziel zu verfolgen und beispielsweise landesübergreifende Kontrollen von Gesetzesinhaltung durchzuführen, gilt es, politische Institutionen aktiv einzubinden. Nicht zuletzt gilt es auch, voneinander zu lernen und somit einen Vorteil für beide Seiten zu erschaffen. Damit diese Kontrollen zuträglich für die Fahrer:innen sind, müssen sich diese ihrer Rechte und Pflichten bewusst sein. Bindet man politische Akteure in das Genossenschaftskonstrukt ein, können diese beispielsweise im Rahmen von Kursabhaltungen und Workshops miteinander in Verbindung gebracht werden und voneinander lernen. Als eine weitere wichtige Stakeholdergruppe können in diesem Bereich aktive Gewerkschaften und deren bereits entwickelte Ideen in die Genossenschaft eingebunden werden. Durch Kontaktaufnahme mit österreichischen Gewerkschaften, aber auch durch Austausch mit weiteren Organisationen wie bspw. der in der Umfrage mehrmals angebrachten Organisation „vida“ kann ein erster Schritt gemacht und eine Zusammenarbeit in die Wege geleitet werden.

### **b) Gewinnen der Gewerkschaft als Unterstützerin des Projekts**

Während einige der Teilnehmer:innen der Delphi-Befragung sich mit ihren Antworten eher allgemein hielten, so konnte bei dem Umfang und der Tiefe der Antworten der Expert:innen I und VI ein bereits tiefgründiges Verständnis der Thematik sowie erste Lösungsvorschläge identifiziert werden. Im Gründungsverlauf der Genossenschaft kann sich dieses Wissen zum Vorteil gemacht werden. Darüber hinaus besitzen die Gewerkschaften eine lange Tradition und viele Erfahrungen, auch in Bezug auf das Netzwerken auf internationaler Ebene, was auch für die Genossenschaft von Relevanz sein wird, wenn das Ziel einer internationalen bzw. europäischen Lösung der Social-Dumping-Problematik erreicht werden soll.

Expert:in I iterierte beispielsweise die Wichtigkeit „der Genossenschaft auch als eine Serviceorganisation für Gewerkschaften und Organisationen wie vidaflex“, um so eine

bessere Zusammenarbeit und Kommunikation zwischen allen Beteiligten zu ermöglichen. Expert:in VI präsentierte eine seitens der Gewerkschaft entwickelte Idee einer Genossenschaftsgründung „zur Errichtung einer Sozialinfrastruktur für die Lenker:innen“ und führte tiefgehende Fakten zu dieser Idee an. Hinsichtlich des Ziels, eine europäische Lösung zu definieren, erwähnte Expert:in VI, dass die vida „mit 57 anderen Gewerkschaften in Europa“ zusammenarbeite. Wie zuvor erwähnt, hob Expert:in I diese Abgrenzung als wichtig hervor, um so keine Konkurrenzgedanken den Gewerkschaften auszulösen.

Da ein erster Kontakt mit den Expert:innen mit gewerkschaftlichem Hintergrund durch die Teilnahme an der Delphi-Studie hergestellt wurde, gilt es nun, diesen Kontakt zu intensivieren. Die Genossenschaft ist als Bindeglied zwischen Berufslenker:innen und Organisationen und der Politik gedacht und um mögliche Symbiosen zu identifizieren und zu definieren ist das Involvieren der Stakeholder und im ersten Schritt der Gewerkschaft als wichtige Mitspielerin zielführend.

#### **4. Entwickeln einer europäischen Lösung**

Das Problem des Social Dumpings ist eine grenzüberschreitende Herausforderung, welches lokal nicht zu lösen ist. Nicht zuletzt ist dies begründet durch die Freizügigkeit von Menschen und Dienstleistungen innerhalb der EU. Gleichwohl die zu gründende Genossenschaft in Österreich geplant ist, so soll sie für alle Berufslenker:innen, unabhängig ihrer Herkunft, zugänglich sein. Dieser Aspekt ist elementar, insbesondere weil Social Dumping international tätige Berufslenker:innen besonders betrifft. Eine europäische Lösung bedeutet in diesem Fall, dass die Genossenschaft zum einen zugänglich für alle ist und von Beginn an Fahrer:innen in den Prozess mit einbezieht, die einen internationalen Hintergrund haben und betroffen sind. Zum anderen bedeutet dies aber auch, dass sich hinsichtlich der Handlungsempfehlungen 3a und 3b nicht nur auf nationale, sondern auch auf international tätige potenzielle Partnerorganisationen konzentriert wird.

Wie Expert:in I darlegte, führt der „Migrationshintergrund [...]“ durch Verständigungsprobleme zu Infomangel und schwerer Organisierbarkeit“. Diese Tatsache machen sich Unternehmen zu Nutze und profitieren durch die „extreme Individualisierung (Einzelarbeitsplatz)“ (Expert:in II), indem sie niedrige Gehälter zahlen. Durch Kommunikationsschwierigkeiten aufgrund der Sprachprobleme seien Fahrer:innen nicht ausreichend aufgeklärt.

Die durch die Handlungsempfehlungen 3a und 3b herausgearbeiteten Stakeholdergruppen können als Schlüsselakteure genutzt werden: Bspw. wurde aus den Reihen der Gewerkschaft erwähnt, dass diese bereits jetzt mit international agierenden Partner:innen an Lösungen arbeiten. Hier gilt es, das Gespräch zu suchen und erste Anhaltspunkte für mögliche, grenzüberschreitende Kooperationen zu erarbeiten, um so an der Harmonisierung des Arbeitsmarktes mitzuwirken.

Durch die Aufstellung der Handlungsempfehlungen wurden fünf Entwicklungssäulen präsentiert, die sowohl durch die in der Delphi-Studie generierten Ergebnisse als auch durch die im Literaturteil herausgearbeiteten Problemfelder des Social Dumpings gestützt werden. Im Literaturteil in Kapitel 2 wurde die Problematik des Social Dumpings beleuchtet, die trotz der Existenz von Gegenmaßnahmen besteht. Kapitel 3 deutet durch die Aufarbeitung der Bedeutung der Genossenschaftsidee in Österreich auf eine mögliche Lösung hin, wie die Berufslenker:innen sich selbst helfen können. Die Ergebnisse der Delphi-Methode zeigen auf, dass Expert:innen, unabhängig ihres fachlichen Hintergrunds, Social Dumping als Problem wahrnehmen. Diese unterstreichen die Annahme, dass momentan eine Lücke zwischen dem Angebot für Berufslenker:innen am Markt und der von dieser Berufsgruppe benötigten Hilfe zum Überwinden von Social Dumping besteht. Die Idee der Genossenschaftsgründung für Berufslenker:innen stößt auf Unterstützung. Die präsentierten Handlungsempfehlungen sind richtungweisend für das weitere Handeln auf dem Weg zur Genossenschaftsgründung für Berufslenker:innen.

Als erste Handlungsempfehlung wurde das Aufstellen der Zieldefinition der Genossenschaft gewählt, da davon abhängig verschiedene Schwerpunkte für das Entwickeln des Konzepts der Genossenschaft zu wählen sind. Je nach Zieldefinition gilt es in einem späteren Schritt, den Aufgabenbereich zu definieren, den die Genossenschaft abdecken wird. Im Rahmen der Delphi-Studie kristallisierte sich heraus, dass die fehlende Zieldefinition sowie das nicht eindeutige Benennen des Ziels der Genossenschaft den Expert:innen eine Antwortfindung auf die gestellten Fragen teils erschwerte. Die Zieldefinition der Genossenschaft ist daher elementar, um darauf aufbauend das Angebot der Genossenschaft zu definieren.

Im Rahmen der zweiten Handlungsempfehlung wurde sich auf das Involvieren der Berufslenker:innen in die Planung und in alle weiteren Schritte bis zur Gründung der Genossenschaft konzentriert. Bei der Befragung der Expert:innen wurde dies zum einen von den Expert:innen selbst wiederholt als elementar eingeschätzt, um ein nachhaltiges

Genossenschaftsmodell zu entwickeln. Zum anderen ließ sich anhand der Antworten der Expert:innen teils ableiten, dass die Berufslenker:innen selbst durch eine frühzeitige Einbindung spezifischere Antworten bzgl. ihrer Bedürfnisse und Wünsche liefern könnten. Um das Angebot der Genossenschaft attraktiv gestalten zu können, gehört somit neben der Zieldefinition das Befragen der Berufslenker:innen selbst dazu, um die bisher allgemeinen Angebotsvorschläge zu spezifizieren.

Die Handlungsempfehlungen 3a. zum Werben von Unterstützerinnen in der Form von politischer Institutionen und anderer Organisationen und 3b. spezifiziert auf Gewerkschaften als Partner:innen weisen auf die Wichtigkeit der Umsetzung der Idee der Genossenschaft als „missing link“ zwischen verschiedenen Stakeholdergruppen hin. Die Wichtigkeit der Differenzierung der Aufgabenbereiche ist hierbei zu unterstreichen. Das Finden von Symbiosen mit anderen Organisationen ist gerade im Bereich der Sozialgenossenschaften, die oft mit verschiedenen Stakeholdergruppen als Mitgliedern arbeiten, ein nicht-untypisches Vorkommnis.

Die finale Handlungsempfehlung greift die thematisierte internationale Relevanz des Themas und die damit einhergehende benötigte grenzübergreifende Lösungsfindung auf. Wie im Literaturteil dieser Arbeit aufgearbeitet wurde, ist der Straßengüterverkehr ein international geprägter Bereich des Marktes. Die Herausforderungen, mit denen Berufslenker:innen konfrontiert sind, gehören auf internationaler Ebene thematisiert, um allen Berufslenker:innen eine Verbesserung zugänglich zu machen. Von den Expert:innen wird diese These unterstützt und ihre Wichtigkeit wird hervorgehoben.

Die Ergebnisse der Delphi-Studie bestätigen und ergänzen die im Literaturteil erarbeiteten Aspekte der Social Dumping Thematik und bringen einen Wissens- bzw. Erkenntniszuwachs zum Thema der Genossenschaftsidee für Berufslenker:innen. Es ist zu erwähnen, dass die erreichte Teilnehmerzahl nur eine Auswahl an Meinungen widerspiegelt und lediglich für einen ersten Einblick in das Themengebiet genutzt werden sollte. Da jedoch am Anfang der Studie eine Unterteilung der Expert:innen in drei Kategorien erfolgt ist und aus allen Kategorien Teilnehmer:innen mitgewirkt haben, decken die gesammelten, aggregierten Ideen trotz der Limitation einen breiten Wissenstand ab.

Trotz dieser Tatsache gehört erwähnt, dass bei der Analyse der Expert:innenantworten auffällt, dass die Antworten der Expert:innen mit gewerkschaftlichem Hintergrund länger und detaillierter ausfallen. Dies führte zu einem höheren Anteil an Feedback aus Richtung dieser Expert:innengruppe, welches in die Auswertung und Analyse und folglich in die Ergebnisse

einfloss. Als Konsequenz kann festgehalten werden, dass die Ergebnisse eine Neigung haben könnten, die Meinung der Gewerkschafter:innen stärker widerzuspiegeln als die anderer Gruppierungen.

## 6 Conclusio

### 6.1 Zusammenfassung der Arbeit

Social Dumping im Bereich des international geprägten Straßengüterverkehrs auf Österreichs Straßen führt bedingt durch die Unterschiede von Sozial- und Arbeitsbedingungen innerhalb der EU zu unvorteilhaften Auswirkungen auf das Arbeitsleben von Berufslenker:innen. Trotz Bemühungen von Politik sowie Gewerkschaften und weiterer Interessengruppen, Gegenmaßnahmen gegen Social Dumping zu ergreifen, bleibt das Problem bestehen. In Österreich sind die Auswirkungen insbesondere im Straßengüterfernverkehr, der von Unternehmen und Berufslenker:innen aus anderen Ländern dominiert wird, identifizierbar. Hintergrund dieser Arbeit ist die Idee, die vorliegende Problematik durch die Gründung einer professionellen Genossenschaft zu überkommen, in der die Betroffenen sich zusammenfinden und sich selbst gemeinschaftlich helfen. Im Mittelpunkt dieser Arbeit stand die Ergründung der Forschungsfrage, welche Handlungsempfehlungen sich für die Gründung einer Genossenschaft für Berufslenker:innen aufstellen lassen, um die Attraktivität des Angebots sowohl seitens der Berufskraftfahrer:innen als auch seitens weiterer Stakeholder wie Unternehmen und staatlicher Institutionen zu gewährleisten. Genossenschaften eröffnen die Möglichkeit für Betroffene, im Sinne der Selbsthilfe aktiv zu werden. Denkbar ist das Gründen einer Sozialgenossenschaft – einer Genossenschaft, die das Ziel hat, eine soziale Herausforderung der Gesellschaft zu lösen. Um die Genossenschaftsidee und den Gesamtkontext des Themas genauer zu beleuchten, wurde eine Umfrage entworfen: Expert:innen aus den Bereichen der Genossenschaftsforschung, Wirtschaft sowie involvierter Institutionen wie Gewerkschaften teilten im Rahmen einer Delphi-Umfrage ihre Meinung zum Thema Social Dumping im Straßengüterverkehr, der Rolle der Gewerkschaften in diesem Bereich und der Möglichkeit einer Genossenschaftsgründung für Berufslenker:innen mit.

Auf Grundlage der durch die Umfrage ermittelten Informationen wurden Handlungsempfehlungen abgeleitet, die es auf dem Weg zur Gründung der Genossenschaft für Berufslenker:innen zu berücksichtigen gilt. Subsummierend wurde das Erschaffen eines „Missing Links“ zwischen den Berufsfahrer:innen und den existierenden Organisationen sowie politischer Organisationen als übergeordnetes Ziel identifiziert. Für die Ausgestaltung der

Genossenschaft, ihrer Aufgaben und ihrer Identität ist es von großer Bedeutung, die Berufslenker:innen im Weiteren aktiv zu Involvieren, um eine nachhaltige Organisation und Strategie zu entwerfen. Um genaue Abgrenzung und Differenzierung zu existierenden Organisationen zu ermöglichen und Unterstützung durch Partner:innen aus Wirtschaft und Politik zu erhalten gilt es, Interesse zu erzeugen und Kooperationspartner:innen zu werben. Gleichwohl diese Arbeit sich auf den österreichischen Markt fokussiert, ist das Herausarbeiten einer europäischen Lösung durch die Genossenschaft aufgrund der grenzüberschreitend ausgerichteten Natur des Gütertransports unerlässlich.

## 6.2 Ausblick

Die Arbeit hat durch die Befragung einen ersten Schritt hin zu einer Genossenschaft für Berufslenker:innen geschaffen, in dem durch die Wahl der Delphi-Studie ein erster Austausch mit Expert:innen stattgefunden hat. Für zukünftige, weiterführende Forschung gilt es, spezifischer zu werden, um der zu gründenden Genossenschaft eine Form zu geben. Durch das Vertiefen des bisher stattgefundenen Austauschs mit den Expert:innen kann zukünftig weitere Forschung erleichtert werden, was einen Mehrwert mit sich bringt.

Die Ergebnisse dieser Arbeit können als Grundlage eines nächsten Forschungsvorhabens genutzt werden, in dessen Rahmen eine Befragung und somit aktive Involvierung der Fahrer:innen denkbar ist. In diesem Zusammenhang ist beispielsweise eine Befragung der Fahrer:innen vorstellbar, im Rahmen derer die in dieser Studie gesammelten Kenntnisse überprüft werden. Eine auf diese Studie aufbauende Forschung kann durch gezieltes Meinungsabfragen hinsichtlich der erarbeiteten Aspekte auf quantitativer Basis stattfinden.

Ebenfalls vorstellbar wäre es, qualitative Interviews mit Fahrer:innen abzuhalten, um die in dieser Studie erhaltenen Ergebnisse zu validieren bzw. zu spezifizieren. Zu klärende Fragen wären beispielsweise:

- Wo genau identifizieren die Berufslenker:innen die vorliegenden Problematiken hinsichtlich des Social Dumpings?
- Sehen die Berufslenker:innen ähnliche Herausforderungen, wie die von den Expert:innen identifizierten?
- Was sind Wünsche und Anregungen seitens der Berufslenker:innen hinsichtlich des Angebots der Genossenschaft?

Interessant wäre es in diesem Zusammenhang auch, herauszufinden, wo genau die Wissens- bzw. Aufklärungslücken hinsichtlich des Bewusstseins der Fahrer:innen über ihre Rechte und Pflichten, insbesondere in Bezug auf sozial- und arbeitsrechtliche Vorschriften, liegen. Vor dem Hintergrund der erarbeiteten Materie wäre insbesondere der Input von Fahrer:innen aus dem Kreis der Fernfahrer:innen mit ausländischem Hintergrund interessant, da diese von den identifizierten Problematiken besonders betroffen scheinen.

Weiters gilt es, Kontakt mit weiteren Organisationen wie Gewerkschaften aufzubauen bzw. den durch die vorliegende Arbeit aufgebauten Kontakt weiter zu vertiefen, um mögliche Kollaborationen zu erschließen und fortzuführen.

## Literaturverzeichnis

- Amaral, S. & Scammell, H. & Pons, A. & Benney, R. & Niu, T. & Giannelos, G. & McKinnon, A. (2021). Assessment of the impact of a provision in the context of the revision of Regulation (EC) No 1071/2009 and Regulation (EC) No 1072/2009. (No. MI-02-21-157-EN-N). <https://data.europa.eu/doi/10.2832/991950>. (Abgerufen am 09.12.2022).
- Artikel 44 AEUV. Amtsblatt Nr. C 326 vom 26/10/2012 S. 0001 – 0390. <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/DE/TXT/?uri=CELEX:12012E/TXT> (Abgerufen am 9.12.2021)
- Artikel 91 AEUV. Amtsblatt der Europäischen Union C 202/85. <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/DE/TXT/?uri=CELEX:12016E091> (Abgerufen am 9.12.2021)
- Balk, A., & Schaffhauser-Linzatti, M. (2021). Genossenschaften in Zeiten von Krisen-Die Sichtweise von GenossenschaftsexpertInnen und-mitgliedern auf die Corona-Krise. Zeitschrift für das gesamte Genossenschaftswesen. 71(3). 168-191.
- Bayliss, B.T. (2012). Report of the High Level Group on the Development of the EU Road Haulage Market. <https://transport.ec.europa.eu/system/files/2016-09/2012-06-hlg-report-summary-of-recommendations.pdf>. (Abgerufen am 09.12.2022).
- Bernaciak, M. (2014). Social dumping and the EU integration process. ETUI, The European Trade Union Institute. <https://www.etui.org/publications/working-papers/social-dumping-and-the-eu-integration-process>. (Abgerufen am 06.06.2023).
- Beideck, J. M. (2020). Sozialgenossenschaften als Akteure des Dritten Sektors – Eine konzeptionelle Analyse. Zeitschrift für öffentliche und gemeinwirtschaftliche Unternehmen: ZögU/Journal for Public and Nonprofit Services. 43(1/2). 105-131.
- Blome-Drees, J. (2012). Zur Aktualität des genossenschaftlichen Geschäftsmodells. Zeitschrift für öffentliche und gemeinwirtschaftliche Unternehmen: ZögU/Journal for Public and Nonprofit Services. 35(4). 365-385.
- Brazda, J. (2017). Identität der Genossenschaften in Österreich. Internationale Genossenschaftswissenschaftliche Tagung. Wien, Forschungsverein für Genossenschaftswesen. Eigenverlag des FOG. 7-14.
- Brazda, J. (2020). Der Genossenschaftsbereich in Österreich. Handbuch Genossenschaftswesen. Springer VS. Wiesbaden. 1-33.
- Broughton, A., Curtarelli, M., Bertram, C., Fohrbeck, A., Robin Hinks, R. und Tassinari, A. (2015). Employment Conditions in the International Road Haulage Sector. LU: Publications Office of the European Union. <https://data.europa.eu/doi/10.2861/20416> (Abgerufen am 01.12.2021).
- Buelens, J. & Michielsen, L. (2016). Social dumping: a symptom of the European construction. An exploratory study of social dumping in road transport. From Social Competition to Social Dumping, 33-62. [https://www.cambridge.org/core/product/identifier/CBO9781780687216A024/type/book\\_part](https://www.cambridge.org/core/product/identifier/CBO9781780687216A024/type/book_part). (Abgerufen am 06.06.2023).

- Bundesamt für Güterverkehr. (2020). Jahresbericht 2019. Köln.  
[https://www.bag.bund.de/SharedDocs/Downloads/DE/Marktbeobachtung/Jahresberichte/Jahr\\_2019.html](https://www.bag.bund.de/SharedDocs/Downloads/DE/Marktbeobachtung/Jahresberichte/Jahr_2019.html) (Abgerufen am 08.12.2021).
- Clarke, G. (2014). Task A: Collection and Analysis of Data on the Structure of the Road Haulage Sector in the European Union. European Commission.  
<http://ec.europa.eu/transport/modes/road/studies/doc/2014-02-03-state-of-the-eu-road-haulage-market-task-a-report.pdf>. (Abgerufen am 06.10.2023)
- Comité National Routier. (2016). Comparative Study of Employment and Pay Conditions of International Lorry Drivers in Europe. Paris: Comité National Routier. [https://www.faire-mobilitaet.de/++co++59d278a8-212f-11e8-80dc-52540088cada&usg=AOvVaw2TAZCNlzKzeBLlf3yf5i\\_k](https://www.faire-mobilitaet.de/++co++59d278a8-212f-11e8-80dc-52540088cada&usg=AOvVaw2TAZCNlzKzeBLlf3yf5i_k) (Abgerufen am 05.12. 2021).
- Cuhls, K. & Blind, K. & Grupp, H. (1998). Delphi '98-Studie zur globalen Entwicklung von Wissenschaft und Technik: Methoden- und Datenband. Karlsruhe: Fraunhofer Institut für Systemtechnik und Innovationsforschung.
- Cuhls, K. (1998). Technikvorausschau in Japan: ein Rückblick auf 30 Jahre Delphi-Expertenbefragungen. 29. Heidelberg. Physica-Verlag.
- Dalkey, N. & Helmer, O. (1963). An experimental application of the Delphi method to the use of experts. *Management Science*. 9(3), 458-467.
- De Smedt, L. & De Wispelaere, F. (2020). Road freight transport in the EU. In search of a balance between the economic and social dimension of the internal market. Leuven, Belgium. KU Leuven - Research Institute for Work and Society.
- Directorate-General for Mobility and Transport. (2007). Impacts of the 2004 Enlargement in the area of transport. DG Energy and Transport. <https://aetransport.org/past-etc-papers/conference-papers-pre-2012/conference-papers-2008?abstractId=2826&state=b>. (Abgerufen am 02.05.2022).
- Dobre, F. (2017). The Role of the European Parliament in the Transport Sector. *Contemporary Readings in Law and Social Justice*. 9(2). 266-274.
- Elsen, S. (2017). Das innovative Potenzial genossenschaftlichen Wirtschaftens. Genossenschaft innovativ: Genossenschaften als neue Organisationsform in der Sozialwirtschaft. Wiesbaden: Springer Fachmedien Wiesbaden. 135-144.
- ETF: European Transport Workers' Federation. (2023). ETF: European Transport Workers' Federation. <https://www.etf-europe.org/> (Abgerufen am 02.02.2023).
- EU-Parlament. (2021). Entsendung von Arbeitnehmern. Kurzdarstellungen zur Europäischen Union. Europäisches Parlament.  
<https://www.europarl.europa.eu/factsheets/de/sheet/37/entsendung-von-arbeitnehmern> (Abgerufen am 08.12.2021).
- Europäische Kommission (2017). Europe on the Move: An Overview of the EU Road Transport Market in 2015. Europäische Kommission. [https://transport.ec.europa.eu/document/download/96ae236e-016c-4087-8c4c-828aee6ff159\\_en?filename=mobility-package-overview-of-the-eu-road-transport-market-in-2015.pdf&prefLang=fi](https://transport.ec.europa.eu/document/download/96ae236e-016c-4087-8c4c-828aee6ff159_en?filename=mobility-package-overview-of-the-eu-road-transport-market-in-2015.pdf&prefLang=fi). (Abgerufen am 02.05.2022).

- Europäische Kommission. (2021). Cooperatives. [https://ec.europa.eu/growth/sectors/social-economy-eu/cooperatives\\_en](https://ec.europa.eu/growth/sectors/social-economy-eu/cooperatives_en) (Abgerufen am 04.12.2021).
- Eurostat. (2023). Road Freight Transport Statistics - Cabotage. [https://ec.europa.eu/eurostat/statistics-explained/index.php?title=Road\\_freight\\_transport\\_statistics\\_-\\_cabotage](https://ec.europa.eu/eurostat/statistics-explained/index.php?title=Road_freight_transport_statistics_-_cabotage) (Abgerufen am 09.12.2023).
- Eine nachhaltige Zukunft für den Verkehr. 52010IP0260. (2010). <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/DE/TXT/?uri=celex%3A52010IP0260> (Abgerufen am 01.10.2023).
- European Transport Workers' Federation. (2018). Fair Transport Europe - A Vision for the Future of European Transport. [https://www.etf-europe.org/wp-content/uploads/2018/10/280915\\_Vision-Paper-Final-Design-EN.pdf](https://www.etf-europe.org/wp-content/uploads/2018/10/280915_Vision-Paper-Final-Design-EN.pdf). (Abgerufen am 02.02.2023).
- Treaty on the Functioning of the European Union. TFEU. (2012). Consolidated Version of the [http://data.europa.eu/eli/treaty/tfeu\\_2012/0j/eng](http://data.europa.eu/eli/treaty/tfeu_2012/0j/eng) (Abgerufen am 02.01.2022).
- Faust, H. (1977). Geschichte Der Genossenschaftsbewegung. 3. Frankfurt am Main. Knapp.
- Flieger, B. (2003). Sozialgenossenschaften. Wege zu mehr Beschäftigung, bürgerschaftlichem Engagement und Arbeitsformen der Zukunft. Neu-Ullm. AG SPAK Bücher.
- Flieger, B. (2004). Hilfe Zur Selbsthilfe — Neue Genossenschaften Durch Qualifizierung Initiieren. Zeitschrift für öffentliche und gemeinwirtschaftliche Unternehmen: ZögU / Journal for Public and Nonprofit Services. 27(3). 303–11.
- Genossenschaftsgesetz. GenG. (1995). <https://www.ris.bka.gv.at/GeltendeFassung.wxe?Abfrage=Bundesnormen&Gesetzesnummer=10001680>. (Abgerufen am 01.12.2023).
- Genossenschaftsrevisionsgesetz. GenRevG.. (1997). <https://www.ris.bka.gv.at/NormDokument.wxe?Abfrage=Bundesnormen&Gesetzesnummer=10003456&FassungVom=2021-04-30&Artikel=&Paragraf=0&Anlage=&Uebergangsrecht=>. (Abgerufen am 01.12.2023).
- Gheorghiu, R., Dragmoir, B., Andreeșcu, L., Cuhls, K., Rosa, A., Curaj, A., Weber, M. (2017). New Horizons: Data from a Delphi Survey in Support of Future European Union Policies in Research and Innovation. <https://data.europa.eu/doi/10.2777/654172> (Abgerufen am 04.12.2022).
- Goodman, C. M. (1987). The Delphi Technique: A Critique. Journal of Advanced Nursing. 12(6). 729–34.
- Gordon, T. J. & Helmer-Hirschberg, O. (1964). Report on a Long-Range Forecasting Study. RAND Corporation. <https://www.rand.org/pubs/papers/P2982.html> (Abgerufen am 08.12.2021).
- Gregersen, J. (2011). Hochschule@zukunft 2030: Ergebnisse Und Diskussionen Des Hochschuldelphis. Wiesbaden. VS Verlag für Sozialwissenschaften.
- Greil, F. & Hader, T. & Ruziczka, R. (2012). BerufslenkerInnen Am Wort. Wien. Kammer für Arbeiter und Angestellte für Wien, Abteilung Umwelt und Verkehr.
- Güterbeförderungsgesetz. GütbefG. (1995). <https://www.ris.bka.gv.at/GeltendeFassung.wxe?Abfrage=Bundesnormen&Gesetzesnummer=10007643>. (Abgerufen am 02.12.2023).

- Häder, M. (2009). Delphi-Befragungen: ein Arbeitsbuch. Wiesbaden: VS Verlag für Sozialwissenschaften. <https://doi.org/10.1007/978-3-531-91926-3> (Abgerufen am 08.12.2021).
- Hebenstreit, R. (2020). Vida - Arbeitsbedingungen Für Lkw-Fahrer Verbessern. [https://www.vida.at/cms/S03/S03\\_0.a/1342628209919/home/news/artikel/arbeitsbedingungen-fuer-lkw-fahrer-verbessern](https://www.vida.at/cms/S03/S03_0.a/1342628209919/home/news/artikel/arbeitsbedingungen-fuer-lkw-fahrer-verbessern) (Abgerufen am 09.12.2021).
- Hecher, E. (2020). Das Subsidiaritätsprinzip In Ökonomie Und Politik – Eine Analyse Von Verbundorganisationen. Wirtschaftswissenschaften. Universität Wien. 2020.
- Hilal, N. (2008). Unintended Effects of Deregulation in the European Union: The Case of Road Freight Transport. *Sociologie du Travail*. 50. 19–29.
- Hille, M. (2003). Quo vadis, Gewerkschaft? eine institutionenökonomische Analyse. Hamburg: Diplomica Verlag GmbH.
- International Trade Union Confederation (2021). <https://www.ituc-csi.org/> (Abgerufen am 05.12.2021).
- Iossa, A., & Persdotter, M. (2021). Cross-Border Social Dumping as a ‘Game of Jurisdiction’—Towards a Legal Geography of Labour Relations in the EU Internal Market. *JCMS: Journal of Common Market Studies*. 59(5). 1086-1102.
- IRU (2021). New IRU Survey Shows Driver Shortages to Soar in 2021. Genf. <https://www.iru.org/news-resources/newsroom/new-iru-survey-shows-driver-shortages-soar-2021> (Abgerufen am 05.12.2021).
- ITF - Road Transport (2021). <https://www.itfglobal.org/sector/road-transport> (Abgerufen am 05.12.2021).
- Jonas, A. E. (2010). Alternative This, Alternative That. Interrogating Alterity and Diversity. Interrogating Alterity. London: Routledge. 3-27.
- Kaltenborn, W. (2006). Hermann Schulze-Delitzsch Und Die Soziale Frage. Vorstand und Kuratorium des Fördervereins Hermann Schulze-Delitzsch und Gedenkstätte des deutschen Genossenschaftswesens e.V.
- Karner, Dr. T., Schuster, S., Weninger, B. & Rudlof, M. (2020). Verkehrsstatistik 2019. Wien. [http://www.statistik.at/wcm/idc/idcplg?IdcService=GET\\_NATIVE\\_FILE&RevisionSelectionMethod=LatestReleased&dDocName=125059](http://www.statistik.at/wcm/idc/idcplg?IdcService=GET_NATIVE_FILE&RevisionSelectionMethod=LatestReleased&dDocName=125059). (Abgerufen am 05.05.2023)
- Kennedy, H. P. (2004). Enhancing Delphi research: methods and results. *Journal of advanced nursing*. 45(5). 504-511.
- Keeney, S., Hasson, F., & McKenna, H. P. (2001). A critical review of the Delphi technique as a research methodology for nursing. *International journal of nursing studies*. 38(2). 195-200.
- Kluth, W. & Sieker, S. (2017). Sozialgenossenschaften aus dem Blickwinkel des Genossenschaftsrechts und des Gemeinnützigkeitsrechts. *Genossenschaft innovativ: Genossenschaften als neue Organisationsform in der Sozialwirtschaft*. 77-94.
- Kühnberger, M. & Schmidt, T. (2002). Die Rechnungslegung der Genossenschaften. Hamburg: Hammonia-Verlag.

- Kummer, S., Schramm, H. J., Hribernik, M., & Casera, J. (2016). Management Summary Des Endberichtes - Quantitative Analyse Der Kabotage in Österreich. Wien, Austria. Institut für Transportwirtschaft und Logistik, Wirtschaftsuniversität Wien.
- Laurinkari, J., & Brazda, J. (1990). Genossenschaftswesen: Hand- und Lehrbuch. München. Oldenbourg Verlag GmbH.
- Linstone, H. A., and Turoff, M. (1975). The Delphi Method: Techniques and Applications. Addison-Wesley Pub. Co. Advanced Book Program.
- Münkner, H. H. (2013). Rückblick auf das internationale Jahr der Genossenschaften 2012. Eigenverlag des FOG.
- Münkner, H. H. (2006). Europäische Genossenschaft (SCE) und europäische Genossenschaftstradition. Wien. Eigenverlag des Forschungsverein für Genossenschaftswesen.
- ÖGB. (2021). <https://www.oegb.at/> (Abgerufen am 08.12.2021).
- ÖGB (2021b). Der ÖGB in Zahlen - ÖGB Mitgliederstatistik - Gesamt nach Gewerkschaften. <https://www.oegb.at/der-oegb/der-oegb-in-zahlen> (Abgerufen am 04.12.2021).
- Pastori, E. & Brambilla, M. (2017). Research for TRAN Committee: Road Transport Hauliers in the EU: Social and Working Conditions (Update of the 2013 Study). Europäisches Parlament. <http://dx.publications.europa.eu/10.2861/60709> (Abgerufen am 08.12.2021).
- Pernice, David (2023). Straßentransport: Harmonisierung der Rechtsvorschriften. [https://www.europarl.europa.eu/erpl-app-public/factsheets/pdf/de/FTU\\_3.4.3.pdf](https://www.europarl.europa.eu/erpl-app-public/factsheets/pdf/de/FTU_3.4.3.pdf) (Abgerufen am 02.12.2023)
- Raiffeisenverband (2021). Website des Raiffeisenverbands. <https://www.raiffeisenverband.at/de/oerv-startseite.html> (Abgerufen am 05.12.2021).
- Reiserer, K. & Bötz, V. (2014). Werkvertrag und Selbstständigkeit: Die Problematik der Scheinwerkverträge und der Scheinselbstständigkeit. Berlin, Boston: De Gruyter. <https://doi.org.uaccess.univie.ac.at/10.1515/9783110341225>
- Riesenfelder, A., & Reichert, H. (2021). Lohn- und Sozialdumping in Österreich. Eine Studie vor dem Hintergrund der 10-jährigen Arbeitsmarkttöffnung. Wien. Kammer für Arbeiter und Angestellte Wien.
- Richtlinie 96/71/EG. Amtsblatt Nr. L 018 vom 21/01/1997 S. 0001 – 0006. Europäischen Parlament und Europäischer Rat. <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/DE/TXT/HTML/?uri=CELEX:31996L0071&from=DE> (Abgerufen am 08.12.2022)
- Richtlinie 2003/59/EG. Amtsblatt der Europäischen Union L 226/4. Europäischen Parlament und Europäischer Rat. <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/DE/TXT/?uri=CELEX:32003L0059> (Abgerufen am 08.12.2022)
- Richtlinie 2006/126/EG. Amtsblatt der Europäischen Union L 403/18. Europäischen Parlament und Europäischer Rat. <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/DE/TXT/?uri=CELEX:32006L0126> (Abgerufen am 08.12.2022)

Richtlinie (EU) 2018/645. Amtsblatt der Europäischen Union L 112/29. Europäischen Parlament und Europäischer Rat. <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/DE/TXT/?uri=CELEX:32018L0645> (Abgerufen am 08.12.2022)

Rodrigues Guerra, R.Y. (2017). Soziale Inklusion und ökonomische Teilhabe durch Produktivgenossenschaften: eine empirische Studie zum Integrationspotenzial der Arbeitnehmergenossenschaften in Deutschland. Wiesbaden. Springer VS.

Rößl, D. & Jungmeister, A. & Taisch, F. (2015). Genossenschaftliche Werte in der öffentlichen Wahrnehmung: Empirische Ergebnisse aus Österreich und der Schweiz. Zeitschrift für das gesamte Genossenschaftswesen. 65(4). 279–300.

Rückenwind. (2021). Über uns – rueckenwind.coop. [https://rueckenwind.coop/?page\\_id=7](https://rueckenwind.coop/?page_id=7) (Abgerufen am 05.12.2021).

Schmale, I. & Blome-Drees, J. (2014). Zu Einer Dynamischen Analyse Genossenschaftlicher Organisationsformen – Ein Leitgedanke Im Wissenschaftlichen Werk von Johann Brazda. Genossenschaftswissenschaft zwischen Theorie Und Geschichte: Festschrift Für Prof. Dr. Johann Brazda Zum 60. Geburtstag. Juhani Laurinkari; Robert Schediwy und Tode Todev. Bremen: EHV Academicpress. 505–525.

Schmale, I. & Blome-Drees, J. (2017). Genossenschaft Innovativ: Genossenschaften als neue Organisationsform in der Sozialwirtschaft. Wiesbaden: Springer VS.

Schulze-Delitzsch, H. (1861). Die Innung Der Zukunft. Blätter Für Das Genossenschaftswesen (Associationen).

Sedlacek, N. & Steinacher, I. (2019). Monetarisierung von „Sozialdumping“ im Straßenverkehr. Wien. Kammer für Arbeiter und Angestellte für Wien. <https://docplayer.org/181797495-Verkehr-und-infrastruktur-62-monetarisierung-von-sozialdumping-im-strassenverkehr-norbert-sedlacek-irene-steinacher-herry-consult.html> (Abgerufen am 02.12.2022).

Sitran, A. & Pastori, E. (2013). Social and working conditions of road transport hauliers. EU-Parlament. Policy Department B.

Sloane, P. J. & Latreille, P. L. & O’Leary, N. C. (2013). Modern Labour Economics. London: Routledge.

SMartDe eG. (2020). Smart Genossenschaft - Smart - die Genossenschaft für Selbständige. Smart - Die Genossenschaft Für Selbständige. <https://smart-eg.de/>. (Abgerufen am 02.12.2022).

Soukup, N. (2019). Neoliberale Union oder soziales Europa?: Ansätze und Hindernisse für eine soziale Neuausrichtung der EU. Verlag des Österreichischen Gewerkschaftsbundes GmbH.

Sternberg, H., Holmberg, A., Lindqvist, G. & Prockl, G. (2014). Cabotagestudien: A Study on the Movement of International Vehicles in Denmark. Lund. Lunds Universitet.

UNDESA. (2012) United Nations International Year of Cooperatives (IYC) 2012. <https://social.un.org/coopsyear/> (Abgerufen am 05.12.2021).

UNESCO. (2014). Immaterielles Kulturerbe. Deutsche UNESCO-Kommission. <https://www.unesco.de/kultur-und-natur/immaterielles-kulturerbe/immaterielles-kulturerbe-deutschland/genossenschaftsidee> (Abgerufen am 05.12.2021).

- Ungvarai, A. (2019). Modal Split – Different Approaches to a Common Term. IOP Conference Series: Materials Science and Engineering. 603(4).
- van Weenen, R. D. L., Newton, S., Menist, M., Maas, F., Penasse, D., Nielsen, M., Halatsis, A., Männistö, T, Stamos, Iraklis & Ruschin, P. P. (2019). Study on safe and secure parking places for trucks. European Commission, Publications Office of the European Union. <https://sstpa.eu-study.eu/results/> (Abgerufen am 25.01.2022).
- Verordnung (EG) 484/2002. Amtsblatt Nr. L 076 vom 19/03/2002 S. 0001 – 0006. Europäischen Parlament und Europäischer Rat. <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/DE/TXT/?uri=CELEX:32002R0484>. (Abgerufen am 09.01.2023).
- Verordnung (EG) 1072/2009. Amtsblatt der Europäischen Union L 300/72. Europäischen Parlament und Europäischer Rat. <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/DE/TXT/?uri=CELEX:32009R1072> (Abgerufen am 09.01.2023).
- Verordnung (EG) Nr. 1435/2003. Amtsblatt Nr. L 207 vom 18/08/2003 S. 0001 – 0024. Rat Der Europäischen Union. <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/DE/TXT/?uri=CELEX:32003R1435> (Abgerufen am 09.01.2023).
- Verordnung (EU) 2020/1054. Amtsblatt der Europäischen Union L 249/1. Europäischen Parlament und Europäischer Rat. <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/DE/TXT/?uri=CELEX:32020R1054> (Abgerufen am 09.01.2023).
- Verordnung (EU) 2020/1055. Amtsblatt der Europäischen Union L 249/17. Europäischen Parlament und Europäischer Rat. <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/DE/TXT/?uri=CELEX%3A32020R1055> (Abgerufen am 09.01.2023).
- Verordnung (EWG) 881/92. Amtsblatt der Europäischen Union L 095, 09/04/1992 P. 0001 – 0007. Europäischer Rat. <https://eur-lex.europa.eu/eli/reg/1992/881/oj> (Abgerufen am 09.01.2023).
- Verordnung (EWG) 3118/93. Amtsblatt der Europäischen Union L 279, 12/11/1993 P. 0001 – 0016. Europäischer Rat. <https://eur-lex.europa.eu/eli/reg/1993/3118/oj> (Abgerufen am 09.12.2021).
- Vida. (2021). VIDA - Wir leben Gewerkschaft. [https://www.vida.at/cms/S03/S03\\_1/vida](https://www.vida.at/cms/S03/S03_1/vida) (Abgerufen am 09.12.2021).
- Vitols, K. & Voss, E. (2019). Soziale Bedingungen in der Logistik in Europa: Schwerpunkt Güterkraftverkehr. EVA – Europäische Akademie für umweltorientierten Verkehr gGmbH. <https://www.wilke-maack.de/inhalt/soziale-bedingungen-in-der-logistik-in-europa-schwerpunkt-gueterkraftverkehr/>. (Abgerufen am 08.05.2023).
- von Blanckenburg, C. (2014). Genossenschaftliche Partizipationsstrukturen als Teil der besonderen Handlungsmöglichkeiten im Klimaschutz–Partizipation in Genossenschaften und im Nachhaltigkeitsdiskurs. Genossenschaften und Klimaschutz: Akteure für zukunftsfähige, solidarische Städte: 257-283.
- VOER. (2021). Vereinigung österreichischer Revisionsverbände – Mitglieder. <https://www.vor.or.at/cgi-bin/vor.pl?sid=100004> (Abgerufen am 08.12.2021).
- WKO. (2020). EU-Fahrbescheinigung für Lenker im gewerblichen Güterverkehr aus Drittstaaten. [https://www.wko.at/branchen/transport-verkehr/gueterbefoerderungsgewerbe/EU-Fahrbescheinigung\\_fuer\\_Lenker\\_im\\_gewerblichen\\_Gueterver.html](https://www.wko.at/branchen/transport-verkehr/gueterbefoerderungsgewerbe/EU-Fahrbescheinigung_fuer_Lenker_im_gewerblichen_Gueterver.html) (Abgerufen 09.12.2021).

WKO. (2021). Mobilitätspaket der Europäischen Union. <https://www.wko.at/branchen/transport-verkehr/mobilitaetspaket-der-europaeischen-union.html> (Abgerufen am 09.12.2021).

Younion. (2021). Younion- Die Daseinsgewerkschaft.

<https://www.younion.at/content/younion/at/de/dienststellenausschuss125> (Abgerufen am 04.12.2021).