

## 2. Arbeits- und Berufsrisiken von Fernfahrern im Spannungsfeld zwischen Wissenschaft und Selbsteinschätzung

*Cassi Hartley:* "Man muß verrückt sein, um Fernfahrer zu werden!"  
*Joe Fabrini:* "Das ist nicht unbedingt nötig, aber es hilft"  
(Dialog aus: "Sie fahren bei Nacht", Spielfilm von Raoul Walsh, USA 1940).

Muß man nun wirklich "verrückt" sein, um Fernfahrer zu werden? Beim Grübeln darüber, ob es für die Fahrer vielleicht sogar nötig, aber nicht unbedingt hilfreich ist, nicht ganz "normal" zu sein, tauchen Zweifel auf, ob der Dialog zwischen Cassi und Joe überhaupt ernstgemeint oder ernst zu nehmen ist. Aus eigener Erfahrung weiß Joe Fabrini, was es bedeutet, aus voller Passion Fernfahrer zu sein. Er kennt die Entbehrungen, die Nöte und Zwänge, aber auch die Sonnenseiten seines Berufes, der solche Extreme miteinander verbindet, daß außenstehende Beobachter jene für verrückt halten müssen, die sich derartigen Wechselbädern auch noch freiwillig auszuliefern scheinen. Diese Art von Leidenschaft kann man niemandem erklären oder verständlich machen, der solchen *Gefühlen* nicht zugänglich ist. Was bleibt, ist, sich mit einem Schuß Selbstironie gegenüber den eigenen Schwächen zu distanzieren (ohne sich bloßzustellen) und sich im Gespräch *über* die eigene Arbeits- und Lebenswelt einem verdeckten, aber liebevollen Spott hinzugeben.

Die Unterscheidung zwischen Anomalie und Normalität, zwischen dem realitätsblinden *Wahn* und dem, durch eine "angemessene" Ordnung der Wirklichkeit orientierenden *Sinn*, hat den "interpretativ"<sup>1</sup> ausgerichteten Sozialwissenschaften oft als ein Ansatzpunkt gedient, um der sozialen Organisation von alltäglichen Erfahrungen auf die Schliche zu kommen. Die sich dabei vollziehende *Ordnung* in der Erzeugung und Wahrnehmung von sozialem Sinn wird in Anlehnung an eine Metapher von Gregory Bateson (1985, S. 252ff.; zuerst 1955) gerne als ein "Rahmen" oder "Kontext" begriffen, auf den sich alle Unterscheidungen und Unterschiede beziehen lassen (vgl. z.B. "Rahmen-Analyse" bei Goffman 1977, S. 15f und 19, oder "Kontext" bei Watzlawick et al. 1974, S. 48f; vgl. auch Kapitel 3.3).

---

1 Auch wenn man das Label "interpretative Soziologie" für weniger gelungen hält (vgl. z.B. den deutschen Titel bei Giddens 1984), so geht diese Sammelbezeichnung für wahlverwandte Ansätze des symbolischen Interaktionismus, der Ethnomethodologie etc. auf eine Unterscheidung von Wilson (1981) zurück.

Wie selbstverständlich will der zitierte Filmdialog zwischen Cassi und Joe keineswegs behaupten, daß Fernfahrer "geistesgestört" sind oder sein müssen, um sich in ihrer Welt zurechtzufinden und das zu *leisten*, was von ihnen erwartet wird. In diesem Sinne ist der (selbst)ironische Kommentar des Fernfahrers Joe Fabrini nicht ganz ernst gemeint - auf ähnliche Weise, wie der Aufkleber "Hier arbeiten 280 Pferde und ein Esel", der heutzutage auf vielen Lastkraftwagen zu finden ist, nicht wörtlich genommen werden darf, sondern lediglich auf die "Dummheit" des Fahrers anspielen soll, derart unübliche *Arbeitsleistungen* freiwillig zu vollbringen. Wer die Szene aus dem frühen nordamerikanischen Fernfahrerfilm kennt, der weiß, daß der Dialog darauf anspielt, daß die besonders harten Arbeits- und Lebensbedingungen der Fernfahrer nur von wenigen Menschen ertragen werden (können). Es geht hier offenbar nicht um eine Denunziation der Fahrer im Sinne einer Diagnose psychopathologischer Krankheitsbilder, sondern darum, daß die Alltagswelt der Fernfahrer Außenstehenden auf den ersten Blick als fremdartig und völlig unverständlich erscheinen muß. Indem Joe Fabrini hier mit dem "Ernst" des Lebens "spielt", erzeugt er einen Orientierungsrahmen, einen sinn- und bedeutungsvollen Kontext, in dem mit seiner Äußerung zugleich auch ein zentraler Bezugspunkt der Arbeit und des Lebens von Fernfahrern verständlich wird. Was allerdings "normal" ist und was nicht, kann nicht auf der Ebene individueller Merkmale beurteilt werden, solange die riskanten Verhaltensweisen der Fahrer einen selbstverständlichen, "funktionalen" Bestandteil ihrer Lebens- und Arbeitsweise bilden und angesichts "verrückter" äußerer Anforderungen vielleicht sogar als einzig "angemessen" erscheinen mögen.<sup>2</sup>

Bestehen berechtigte Zweifel darüber, was als normal zu gelten hat, tritt üblicherweise die Wissenschaft auf den Plan, vor allem ihre "Königin", die Mathematik. Sind keine gemeinsamen Kriterien dafür zu finden, wo genau die Grenze zwischen Norm und Abweichung zu ziehen ist, bedient man sich der Auszählung als einzig legitimer Verfahrensweise, mit der das Ausmaß einer Abweichung vom Durchschnitt der Normalität und der Normalität des Durchschnittlichen zweifelsfrei festgelegt werden kann. Die in einem bestimmten Zeitraum zurückgelegte Fahrtstrecke und die meßbare Arbeitszeit bilden für Außenstehende und für die Fahrer selbst den einzig verfügbaren und nachweisbaren, "objektiven" Maßstab, die Außergewöhnlichkeit und "Verrücktheit" der normalen *Arbeitsleistungen* von Fernfahrern sachlich einschätzen zu können (vgl. Abb. 1).

---

2 Ohne eine kontextbezogene Definition von "Normalität", die nur in einem, die isolierten Individuen übergreifenden, sozialen "Rahmen" erfolgen kann, ist eine Unterscheidung von "normal" und "abnormal" nicht sinnvoll (vgl. Watzlawick et al. 1974, S. 48f; bei "schizophrener Kommunikation" wird die Verflechtung von Kontexten auf verschiedenen Ebenen und Meta- Ebenen als "double bind" bezeichnet, vgl. Bateson 1985, S. 321ff.).

**Abb. 1: Wöchentliche Arbeitszeit von Fernfahrern\***

<i>IFES- Studie 1979</i> Österreich (N=75)	<i>Plänitz- Studie 1983</i> Bundesrepublik (N=229)	<i>Bogedale- Studie 1983</i> Bundesrepublik (N=30)
<b>"Normalzeitfahrer"</b> bis 49 Wochenstunden	bis 72,5 Wochenstunden: 23,1%	bis 60 Wochenstunden: 17%
Inland: 16%		
Ausland: 8%	75 bis 84 Wochenstunden: 32,3%	61 bis 80 Wochenstunden: 45%
<b>"Überstundenfahrer"</b> 50 bis 64 Wochenstunden	85 bis 95 Wochenstunden: 34,9%	81 bis 100 Wochenstunden: 38%
Inland: 52%		
Ausland: 28%	100 bis 125 Wochenstunden: 9,6%	
<b>"Extremfahrer"</b> über 65 Wochenstunden		
Inland: 32%		
Ausland: 64%		
))		

\* Eigene Berechnungen nach Angaben von IFES (1979, S. 11), Plänitz (1983, S. 83) und Bogedale (1983, S. 115). "Die Arbeitszeit umfaßt die Zeiten des reinen Dienstes am Steuer (Lenkzeit), der Be- und Entladearbeiten, Reparaturarbeiten, Vor- und Abschlußarbeiten, sonstigen Arbeiten sowie die Arbeitsbereitschaftszeiten" (§ 2 des Bundesmanteltarifvertrages für den Güter- und Möbelfernverkehr vom 23.1.1984).

Berücksichtigt man, daß die durchschnittliche wöchentliche Arbeitszeit der vollbeschäftigten Männer in der bundesdeutschen Industrie im Jahr 1980 bei 42,1 Wochenstunden gelegen hat (Datenreport 1985, S. 305) und sich bis heute auf unter 40 Wochenstunden reduziert hat, so wird das außergewöhnliche Arbeitszeitvolumen deutlich, das ein großer Teil der Fahrer im Straßengüterfernverkehr jede Arbeitswoche zu leisten hat. Auch wenn die Angaben aus den zitierten Studien im sozialstatistischen Sinne nicht als repräsentativ gelten können, vermitteln sie einen realistischen Eindruck der für Berufstätige in der industriellen Produktion "unnormalen" Arbeits(zeit)leistung von Fernfahrern. Dieser durch Zählen gewonnene erste Einblick läßt sich vertiefen, sobald man die Fahrer selbst und selbstfahrende Sozialforscher zu Wort kommen läßt.

"Ich habe es am eigenen Leibe erfahren, was es heißt, als Folge seiner Arbeit permanent Schlafstörungen zu haben, sich stets am 'Rande eines Magengeschwürs' zu befinden, höllische Kreuzschmerzen zu haben, gewachsene soziale Beziehungen aufgeben zu müssen, vorhandenen Interessen aus Zeitmangel nicht nachgehen zu können, ja faktisch vom gesamten gesellschaftlichen Leben ausgeschlossen zu sein, und sich dabei noch nicht einmal in dem Maße, in dem es erforderlich wäre, aktiv gewerkschaftlich betätigen zu können, um auch auf diesem Wege seine Situation grundlegend verändern zu können.

Konkret heißt das: Am Anfang stand für mich das stark empfundene Gefühl, aber auch das Bewußtsein, daß mich, wie viele meiner Kollegen, diese Arbeit nicht erst langfristig gesund-

heitlich und als soziales Wesen kaputt macht. Demgegenüber stand die Tatsache, daß zumindest ich persönlich mich ja freiwillig entschieden habe, in die Ferne zu fahren (...). Darüberhinaus wäre es mir, als Junggeselle ohne finanzielle Verpflichtungen, im Gegensatz zu vielen meiner Kollegen jederzeit, spätestens nach den ersten Röntgenaufnahmen meiner Wirbelsäule, möglich gewesen, die Fernfahrierei an den Nagel zu hängen und mir eine weniger belastende Arbeit zu suchen. Daß ich dies nicht tat, zeigt, daß die Dinge nicht ganz so einfach lagen und liegen.

Den tagtäglich auszuhaltenden und tagtäglich verdrängten Belastungen, wie sie oben in Stichworten benannt wurden, stehen andere, mit der Tätigkeit (besser den Tätigkeiten) des Fernfahrers verbundene Werte, Empfindungen und Gefühle gegenüber. Auch hierzu einige knappe Stichworte: Der Stolz auf die tagtäglich erbrachte große Arbeitsleistung, eine Leistung, die, so wie das Transportwesen zur Zeit in der Bundesrepublik organisiert ist, von größter volkswirtschaftlicher Bedeutung ist. Der Stolz auf eine Arbeitsleistung, die nicht nur erkennbar nützlich, sondern eben auch konkret meßbar, also nicht nur in verausgabter Arbeitszeit, sondern auch in zurückgelegten Kilometern oder in bewegten Gütermengen ausgedrückt werden kann.

Ein weiterer Punkt ist die Befriedigung, die davon ausgeht, eine Arbeit vom Anfang bis zum Ende wirklich alleine bewältigt zu haben und dies in aller Regel pünktlich (was häufig fast unmöglich und in aller Regel mit den bestehenden gesetzlichen und tarifvertraglichen Regelungen unvereinbar ist) und ohne Transportschäden.

Gerade die Ganzheitlichkeit der Arbeit des Fernfahrers und die von ihr ausgehende Befriedigung kann, angesichts der immer weiter verbreiteten, oft sinnlosen und inhumanen Formen der Arbeitsteilung in Industrie und Büro und der aus dieser resultierenden Entfremdung der Menschen von ihrer Arbeit, gar nicht hoch genug eingeschätzt werden.

D.h.: Als Fernfahrer weiß man tatsächlich noch, was man geleistet hat und ist so am Wochenende und (...) leider nicht nur dann, rechtschaffen müde. Weitere Stichpunkte in diesem Zusammenhang könnten sein: Die Freude am LKW-Fahren selbst und der Stolz auf die eigene Fähigkeit, diese wirklich schwer zu handhabende Maschinerie zu beherrschen (nicht nur beim täglichen Rangieren, sondern vor allem auch unter erschwerten Bedingungen von Herbst und Winter). Die Verbindung zur Natur: Wer erlebt heute noch so bewußt jeden Tag den gesamten Tagesablauf von Sonnenaufgang bis Sonnenuntergang? Wer erlebt heute noch so intensiv, direkt und bewußt die unterschiedlichen Jahreszeiten und deren Übergänge? Als letztes Stichwort sei hier für all die Kollegen, die nicht alleine fahren, das oft sehr enge Verhältnis genannt, das zu dem Kollegen entsteht, mit dem man zusammen fährt. Das gegenseitige 'Aufeinanderangewiesensein' und natürlich, daß man dem anderen tagtäglich sein Leben anvertraut.

All die hier zunächst nur in Stichworten beschriebenen Erfahrungen, also die oft nur schwer zu ertragenden und ebenso schwer zu verdrängenden Belastungen der Fernfahrierei, genauso wie die stark aus der Not des Arbeitsalltags sicher oft übersteigert empfundenen Erfolgserlebnisse und Befriedigungen, all diese Erfahrungen, Gefühle und Empfindungen existierten und existieren in einer (meiner) Person und bekämpfen sich in ihr gegenseitig.

Allzuoft verliert unter dem extremen Druck und der extremen Arbeitshetze, der der Fernfahrer ausgesetzt ist, der Kopf, sprich die Vernunft, diesen Kampf. Man ist stolz auf eine Leistung, von der man selbst ganz genau weiß, daß sie einen wieder einmal mit einem Bein an den Rand des Grabes gebracht hat (regelmäßige Überschreitung der gesetzlich zulässigen Arbeitszeiten, regelmäßiges Entfallen der gesetzlich vorgeschriebenen, vor allem aber dringend notwendigen Ruhepausen und die sich daraus ergebende Unfallgefahr mit all ihren Konsequenzen).

Dieses oben beschriebene Spannungsverhältnis zwischen dem Bewußtsein über die eigene Lage einerseits, also die irrsinnigen Arbeitszeiten und ihre gesundheitlichen und sozialen Folgen, die unzureichende soziale Absicherung des Fernfahrers als Hilfsarbeiter mit Führerschein, drohendes Berufsverbot durch Führerscheinentzug etc. und den Freuden und Befriedigungen andererseits, die der Fernfahrer bei seiner Arbeit eben auch empfindet, umschreibt, glaube ich, am besten die Arbeitserfahrungen der Fernfahrer in all ihrer Zwiespältigkeit. (...)

Neben den 'Freuden', die Teil des oben beschriebenen Spannungsverhältnisses sind, schafft, erhält und verstärkt dieses Spannungsverhältnis selbst das Interesse der Kollegen an ihrer Arbeit.

Dieses, sich zur Fernfahrierei hingezogen fühlen, verstärkt sich bei vielen meiner Kollegen (...) bis hin zu dem Gefühl der Abhängigkeit von eben der Fernfahrierei ('ohne die Fahrierei bin ich kein 'richtiger' Mensch mehr!'). D.h.: Viele als Fernfahrer tätige Kollegen brauchen subjektiv eben diese Arbeit, um 'sie selbst' sein zu können. Tatsache ist (...), daß der Fernfahrerarbeitsmarkt praktisch keine vernünftigen Alternativen bietet, so daß die Fernfahrer faktisch gezwungen sind, unter den zur Zeit gegebenen unmenschlichen Bedingungen zu arbeiten, es sei denn, sie entschieden sich, die Fernfahrierei an den Nagel zu hängen.

Dieses intensive, für Außenstehende kaum verständliche (oft jedoch beneidete!) Verhältnis des Fernfahrers zu seiner Arbeit, wie es für den überwiegenden Teil meiner Kollegen und auch für mich kennzeichnend ist, wird (...) zu einer entscheidenden Voraussetzung, ja Bedingung unserer extremen Ausbeutung durch die Güterverkehrsunternehmer. Sie nutzen unsere enge Verbindung mit unserer Arbeit (die für uns eben nicht beliebig austauschbar ist!), unsere 'Liebe' zu dieser Arbeit, um uns bis auf die Knochen auszubeuten" (Auszug aus "Wie kam ich dazu, diese Arbeit zu schreiben?" von Günther Plänitz in dem aus seiner Dissertation hervorgegangenen Buch "Das bißchen Fahren... Arbeits- und Lebensbedingungen von Fernfahrern", 1983, S. 7- 9).

**Ich habe diese sozialwissenschaftliche (Selbst-)Beschreibung der Arbeits- und Lebensbedingungen, Gedanken und Gefühle eines Fernfahrers ausgewählt, weil ich sie in zweifacher Hinsicht für sehr aufschlußreich halte.**

***Erstens* dokumentiert dieser Auszug eine mit dem Fernfahrerthema offenbar eng verbundene Tendenz journalistischer und sozialwissenschaftlicher Beiträge, die Darstellung des Arbeitsalltags von Fernfahrern als eine Mischung aus (auto)biographischen Erlebnissen, sozialwissenschaftlicher Recherche und teilweise sehr emphatischer Anteil- und Stellungnahme für die Belange der "Betroffenen" zu präsentieren. Der engagierte Einsatz für die "Interessen" der Fahrer, verbunden mit einer sozialwissenschaftlichen Beschreibung ihres Alltags, verleiht den teilnahmsvollen Beobachtern oftmals die Rolle eines "Sprachrohrs der Betroffenen". Ohne mich an der Diskreditierung der sogenannten "Barfuß"- Forschung durch objektivistische Methodologen beteiligen oder die engagierte Berichterstattung kritisieren zu wollen, kommt in dieser über lange Zeit dominierenden Form journalistischer Sozialreportage und sozialwissenschaftlicher Expertise zugleich eine verborgene Facette der *mangelnden Repräsentationsfähigkeit* der Fernfahrer auf wissenschaftlichem und arbeitspolitischem Feld zum Ausdruck. Die vorherrschende Anwendung "qualitativer" Methoden, die innerhalb des anerkannten Methodenkanons der Arbeitswissenschaften am stärksten um-**

stritten und am wenigsten autorisiert erscheinen, möchte ich als ein Anzeichen für die vergleichsweise geringe *symbolische* Stärke der Fernfahrer werten, ihren Interessen publizistisches Gehör und wissenschaftliche Autorität zu verschaffen.

Neben den Sozialreportagen über den Alltag von Fernfahrern sind auch in sozialwissenschaftlichen Studien zuweilen ausgiebige (auto)biographische Darstellungen (teilweise in Form von selbst aufgeschriebenen Wochen- und Tagebüchern) zu finden, und die Autoren können oftmals eigene Erfahrungen<sup>3</sup> als Berufskraftfahrer im Güter(fern)verkehr vorweisen. Dieser ausgiebigen Präsentation (auto)biographischer Materialien in einem Ausmaß, wie dies für Berufe in der industriellen Produktion wohl kaum vorstellbar wäre, kommen dabei sicherlich die Besonderheiten entgegen, die gerade mit der Berufstätigkeit und dem Arbeitsprozeß von Fernfahrern verbunden sind. Einerseits ist die Erwerbstätigkeit im Straßengüterverkehr offenbar "jedermann" zugänglich, sofern die formalen gesetzlichen Voraussetzungen für das Führen eines Lastkraftwagens - ein Führerschein Klasse II für Lkw ab 7,5 t zulässigem Gesamtgewicht - erfüllt sind. Andererseits gilt der Arbeitsprozeß von Berufskraftfahrern im Vergleich zu den meisten industriellen Arbeitsabläufen wegen der hochkontingenten Umwelteinflüsse als schwer disponierbar und weitgehend unbestimmt, d.h. von betrieblicher Seite aus in relativ geringem Maße "fremd" kontrollierbar und deshalb leichter zugänglich für eine teilnehmende (und teilnahmevolle) Beobachtung der Arbeitstätigkeiten der Fahrer "auf Achse".

Die mangelnde Transparenz und Vorhersehbarkeit des Transportablaufes im Detail macht besondere mentale *Typisierungsleistungen* erforderlich, um eine "ganz normale Arbeitswoche" - als dem zeitlichen Bezugspunkt der Fernfahrerarbeit - überhaupt in ihrem Ablauf beschreiben zu können.<sup>4</sup> An diese subjektiven Generalisierungsleistungen der Fahrer sind alle Verallgemeinerungsversuche gebunden, die nicht auf die forschungsökonomisch kostenintensive Methode der teilnehmenden Beobachtung zurückgreifen wollen. Da ein sicheres Maß für die Normalität zu fehlen scheint, können Fernfahrer außerdem die Beschreibungen ihres Arbeitsalltags kaum in einer anderen Form erzeugen als über die Schilderung von Ereignissen und Beschreibung von Erlebnissen, die sie im Laufe des Tages oder einer Woche zu meistern hatten. Dies kommt den offenbar verbreiteten, narrativen Ambitionen vieler Fernfahrer entgegen und entspricht der Not-

---

3 Dies gilt zum Beispiel für Kampmeier (1978), Dusik (1981), Groth (1982), Bogedale (1983), Plänitz (1983), Bogedale und Kiegeland (1987), Schomers (1988) sowie in den USA für Ouellet (1987).

4 Aufgrund der von Woche zu Woche wechselnden Arbeits(zeit)anforderungen ist es im Transportgewerbe üblich, die geleistete Arbeitszeit in sogenannten "Doppelwochen" zu kalkulieren. Die normale wöchentliche Arbeitszeit ist somit alles andere als fixierbar; sie ist das Resultat eines konstruierten Durchschnitts.

wendigkeit, ihre Erlebnisse speichern zu müssen und erst bei passender Gelegenheit (z.B. in der Raststätte) - teilweise in Form dramatischer Selbstzeugnisse - "ablegen" zu können. Zudem gehört die Tätigkeit eines Fernfahrers auch heute immer noch zu jenen Arbeiter- Berufen, zu denen (angehende) Akademiker oder Journalisten einen vergleichsweise leichten Zugang finden können - und sei es nur zu dem vorübergehenden Zweck, eine Reportage oder eine Forschungsarbeit zu schreiben - ohne das Mißtrauen von Vorgesetzten zu wecken oder erst jene Barrieren überwinden zu müssen, die das betriebliche Geschehen in der Produktion von der Außenwelt abschirmen.

*Zweitens* erlaubt uns die "dichte" Selbstbeschreibung von Günther Plänitz einen lebendigen, sicherlich auch sehr subjektiv gefärbten Eindruck von der Arbeits- und Lebenswelt der Fahrer, die im gewerblichen Güterfernverkehr tätig sind. Was den Textauszug für einen Perspektivenwechsel in der Soziologie arbeits- und berufsbedingter Risiken interessant macht, ist, daß die herkömmliche arbeitswissenschaftliche Belastungsforschung mit der von Plänitz so eindringlich geschilderten, "am eigenen Leibe" erfahrenen "*Zwiespältigkeit*" und *Ambivalenz*<sup>5</sup> im Verhältnis der Fahrer zu ihrer Arbeit, "wissenschaftlich" eigentlich recht wenig anzufangen weiß. Alltagssprachlich höchst bedeutsame Begriffe wie "*Stolz*" (auf eine Arbeitsleistung), "*Freude*" (am LKW- Fahren), "*Neid*" (gegenüber dem Verhältnis zur Arbeit) oder gar "*Liebe*" (zur Arbeit) sind arbeitswissenschaftlich immer noch weitgehend unbestimmt und deshalb für die wissenschaftliche Betrachtung der Arbeit letztlich unbedeutend. Das *emotionale* Verhältnis zu Arbeit und Beruf entzieht sich bislang einer Operationalisierung der an "objektiv" meßbaren Variablen orientierten Arbeitswissenschaft (vgl. Kap. 3).<sup>6</sup>

Obwohl die ambivalente Gefühlswelt der Arbeitskräfte in den gängigen arbeitswissenschaftlichen Designs bislang unberücksichtigt geblieben ist, scheinen

---

5 Sigmund Freud hat den Begriff der "Ambivalenz" in seiner Triebtheorie verwendet, um einen psychischen Abwehrkonflikt zu beschreiben, bei dem die zugrundeliegenden Motivationen insofern miteinander unvereinbar sind, als sie auf der Beibehaltung eines Gegensatztypus beruhen, bei dem die Bejahung und Verneinung simultan und unauflösbar ist (Laplanche und Pontalis 1977, S. 55ff.): "Gleichzeitige Anwesenheit einander entgegengesetzter Strebungen, Haltungen und Gefühle, z.B. Liebe und Haß, in der Beziehung zu ein- und demselben Objekt" (ebd., S. 55). Eine Forscherinnengruppe um Regina Becker-Schmidt hat den Begriff der Ambivalenz aufgegriffen und ihn in die (sozial)psychologische Untersuchung der arbeits(zeit)bedingten Belastungen lohnarbeitender Mütter eingeführt (vgl. Becker- Schmidt et al. 1982, 1983).

6 Wie unbefriedigend der arbeitswissenschaftliche Umgang mit menschlichen Empfindungen und gefühlten Befriedigungen ist, zeigen die hilflosen Versuche, Emotionen über eine Skalierung von "Arbeitszufriedenheit" zu operationalisieren und der Arbeitsanalyse in einer objektivierten Form als zu korrelierende "Variable" zugänglich zu machen (zur Kritik des Meßdilemmas der Arbeitszufriedenheitsforschung aus sozialpsychologischer Sicht vgl. z.B. Volmerg 1978, S. 151ff.).

gerade *Gefühle* in der Bewertung von Arbeit und Beruf auf seiten der Fahrer eine gewichtige Rolle zu spielen, auch dort, wo es um den anstrengenden, das gesundheitliche Wohlbefinden belastenden Charakter ihrer Arbeitstätigkeit geht. Gewiß, Gefühle verweisen auf eine Sphäre des Ungenauen, des wissenschaftlich nur schwer zu kontrollierenden, sie deuten auf etwas Undeutliches, das objektivistischen Empirikern offenbar als zu schillernd erscheint, um jene scharfe Konturen zu erzeugen, die mit geeigneten analytisch-methodischen Instrumentarien nachgemessen werden können.<sup>7</sup> Aber sind solche Gefühle, die sich wie Freude oder Leid, Lust oder Schmerz, Stolz oder Schmach im Verhältnis zur Arbeit herausbilden, nicht als ein eigener Beitrag zu verstehen, den die Fernfahrer zur gesellschaftlichen Reproduktion ihrer sozialen Arbeits- und Lebenswelt einschließlich der darin enthaltenen Gefährdungen und Risiken leisten, auch wenn den Sozialwissenschaften das nötige begriffliche Instrumentarium und die methodischen Verfahrensweisen noch weitgehend fehlen, diesen Spurenelementen des Sozialen auch wirklich systematisch nachspüren zu können?

Es wäre ein wissenschaftlich wohl kaum zu vertretendes Argument, diese nur schwer objektivierbare, subjektive Seite der menschlichen Beziehung zur Arbeit nur deshalb weiter zu ignorieren, weil die gängigen heuristischen Werkzeuge für eine systematische Spurensuche weitgehend ungeeignet sind. Denn in diesem Fall müßten geeignetere Theorien, Methodologien und Methoden entwickelt werden, mit denen sich die "mißachteten" und *verschwiegenen* körpernahen Seiten arbeitsbedingter Belastungen *zur Sprache bringen* lassen. Eine nähere Untersuchung der *Ambivalenzen* der Transportarbeit ist offenbar notwendig, um den engen Untersuchungshorizont aufzureißen, in dem sich die herkömmliche Erforschung arbeits- und berufsbedingter Risiken legitimiert und (selbst)sicher bewegen kann (vgl. Kapitel 3).

Was weiß die *Wissenschaft* überhaupt von den arbeits- und berufsbedingten Risiken der Fernfahrer - und: Was sollte sie unter Berücksichtigung der *Selbst-*

---

7 Ist ein empirisch versiertes Vorgehen, das den Beanspruchungscharakter der Arbeit durch Messung physiologischer Parameter zu beweisen sucht, nicht ebenfalls mit einem Stochern im Nebel vergleichbar, bei dem man mit dem Stab zwar auf harte Fakten stößt, aber dennoch unsicher bleibt, ob man das, was gesucht worden ist, auch wirklich gefunden hat? Würden arbeitswissenschaftliche Forschungsansätze die Einzigartigkeit, mit der die Individuen den gängigen theoretischen Vorstellungen nach gleiche Belastungen zu verschiedenartigen Beanspruchungen formen, tatsächlich ernst nehmen, wäre die behauptete physiologische Verkörperung von Belastungen, bei denen die Betroffenen z.B. Ermüdung oder Schmerzen *empfinden*, prinzipiell nicht weniger ungewiß als die Annahme einer beanspruchungsmindernden Wirkung von Stolz oder Freude. Stolz ist als Moment der Arbeitsentlastung als eine empirische Variable nicht weniger uneindeutig zu operationalisieren wie Schmerzen bei einer ärztlichen Diagnose, zumal dort, wo keine organischen Fehlleistungen zu entdecken sind.



*einschätzungen* der Fahrer besser zur Kenntnis nehmen? Als Folge einer jahrzehntelang währenden Vernachlässigung des Transportsektors durch die Arbeits- und Sozialwissenschaften präsentiert sich der *Forschungsstand* zu den arbeits- und berufsbedingten Risiken im Straßengüterverkehr im Vergleich zum Produktionsbereich noch zu Beginn der achtziger Jahre als äußerst defizitär. Erst mit der Entdeckung der "Logistik" als dem vorerst wohl letzten großen Rationalisierungsfeld in den industriellen Kernsektoren ändert sich das schlagartig. Da dem weitgehend "mittelständisch" geprägten Transportgewerbe nur in geringem Maße zugetraut wird, die bestehenden logistischen Innovationshemmnisse aus eigener Kraft zu beheben, ist in der Bundesrepublik seit 1981 eine Belebung des Forschungs- und Gestaltungsfeldes von Arbeit, Technik und Organisation im Güterverkehrssystem zu verzeichnen.<sup>8</sup> Die öffentliche Forschungsförderung reagiert damit offenbar auf eine deutliche Diskrepanz zwischen der Innovationsschwäche weiterer Teile des Straßengütertransportgewerbes und den neuartigen *logistischen* Herausforderungen an den Transportsektor von seiten der verladenden Industrie (vgl. Kapitel 2.3), besonders was das tendenziell anwachsende Störungspotential logistisch vernetzter Transportketten betrifft.

Zu den Höhepunkten einer nunmehr systematischeren Beschäftigung mit Humanisierungs- und Rationalisierungsdefiziten im Straßengütertransport kann zweifellos die Einrichtung eines eigenen Arbeitsschwerpunktes für die "Menschengerechte Gestaltung der Arbeitsbedingungen im Straßengüterverkehr" (Juni 1985) durch das Bundesministerium für Forschung und Technologie gezählt werden. Durch das 1974 eingerichtete Programm "Forschung zur Humanisierung des Arbeitslebens" und das gegen Ende der achtziger Jahre nachfolgende Forschungs- und Entwicklungsprogramm "Arbeit und Technik" sind insgesamt über 30 Projekte im Bereich Umschlag, Fahrzeuggestaltung und Spedition gefördert worden (vgl. Ernst und Skarpelis 1992, S. 42; zur Evaluation der Forschungsförderung im Bereich Straßengüterverkehr vgl. INFAS o.J.).<sup>9</sup>

---

8 Als erste Forschungs- und Systematisierungsstudien wären hier vor allem zu nennen: die "Konzeptionsstudie zu Arbeitsbedingungen in Straßenverkehrsberufen" von Bartsch, Reiners und Schürmann (Dortmund 1981; Forschungsbericht Nr. 278 der Bundesanstalt für Arbeitsschutz), die "Problemanalyse der Arbeitsbedingungen im Güternahverkehr" von Boll, Hansmann und Sauer im Auftrag des BMFT (1981) sowie die Fachtagung der Bundesanstalt für Straßenwesen und der Bundesanstalt für Arbeitsschutz und Unfallforschung "Arbeitsplatz des Berufskraftfahrers" (1983).

9 Neben dem "Programm Forschung zur Humanisierung des Arbeitslebens" sind in der Bundesrepublik seit Ende der achtziger Jahre vor allem durch die Bundesanstalt für Arbeitsschutz und die Bundesanstalt für Straßenwesen sowie das Programm "Mensch und Technik - Sozialverträgliche Technikgestaltung" der NRW-Landesregierung entsprechende Forschungsvorhaben gefördert worden.

Nach langen Jahren der Vernachlässigung der Arbeits- und Lebenswelt von Fernfahrern und Fernfahrerinnen in der Öffentlichkeit und durch die Arbeits-, Berufs- und Industriesoziologie, ist in den letzten Jahren das "öffentliche" und wissenschaftliche Interesse an dem Arbeitsalltag von Berufskraftfahrern enorm gestiegen. Zahlreiche Zeitungsnotizen über die mangelhafte technische Sicherheit von Lastkraftwagen und die ungenügende Einhaltung der Arbeitsschutz- bzw. Sozialvorschriften, etliche Berichte und Dokumentationen in Rundfunk und Fernsehen belegen dies und verdeutlichen zugleich, wie wenig wir im Grunde genommen auch heute noch über die Arbeits- und Lebensbedingungen dieser Berufsgruppe wissen, die auf unseren Straßen und Autobahnen doch allgegenwärtig ist. Es scheint, als ob erst solche spektakulären Verkehrsunfälle wie der des Tanklastwagens in Herborn aus der Arbeit dieser Berufssparte ein Thema von verstärktem öffentlichen Interesse machten.

Folgt man den einschlägigen Lehrbüchern über die Methoden empirischer Sozialforschung, so hängt die Qualität sozialwissenschaftlicher Erhebungen in nicht unerheblichem Maße davon ab, inwieweit eine ausgewählte Stichprobe für die in Frage stehende Grundgesamtheit als repräsentativ gelten kann. Da ein wesentlicher Teil der elaborierteren statistischen Verfahrensweisen darauf beruht, zwischen Stichprobe und Gesamtheit vergleichen zu können, müßte es in einem strengem Sinne eigentlich als höchst unzulässig erscheinen, quantitative Methoden ohne Kenntnis der entsprechenden Grundgesamtheit einzusetzen. Unterschiede in der Leistung, Repräsentativität methodisch herzustellen, sind dann auch häufig die entscheidenden Kritikpunkte gewesen, mit denen die quantitativen Methoden gegenüber den qualitativ ausgerichteten Verfahrensweisen aufgewertet worden sind.

"Die Festlegung der Grundgesamtheit der hauptberuflichen Fahrer des Güterfern- und nahverkehrs erweist sich sowohl in ihrer Abgrenzung als auch Differenzierung als schwierig. (...) So liegen reichlich Basisdaten der Wirtschafts- und Verkehrsstatistik, aber nur ungenügende bzw. keine Informationen der Arbeits- und Sozialstatistik vor. Es werden Fahrzeuge, nicht aber Fahrer gezählt. (...) Die nachfolgende Darstellung (...) der Zahl der Fahrer sowie weiterer tätigkeitsbezogener Indikatoren im Güterverkehr hat nur vorläufigen Charakter und versteht sich als grobe Charakterisierung der differenzierten Tätigkeitsprofile" (Schäfer und Steininger 1989, S. 21f. und 29).

Umso erstaunlicher erscheint deshalb die hier zitierte, recht lapidare Feststellung, mit der ein Forschungsteam die Schwierigkeiten benennt, seinen Forschungsgegenstand sozialstatistisch präzise auf eine diskrete Grundgesamtheit einzugrenzen. Auch mit Blick auf das vielbeschworene Orwellsche Jahrzehnt mag die fehlende Exaktheit in der sozialstatistischen Bestimmung einer Berufskategorie überraschen.

Die ungenügende Quellensituation und Datenlage, die die empirische Sozialforschung im Bereich des Straßengüterverkehrs auf grobe Schätzungen verweist,

ist dabei zum Teil sicherlich auf die "komplexe Heterogenität des Forschungsgegenstandes" selbst zurückzuführen - so jedenfalls die zunächst einleuchtende Erklärung von Schäfer und Steininger (ebd., S. 22). Allerdings scheint mir in dem undeutlichen Bild, das sich die Berufs- und Sozialstatistik von den Arbeits- und Lebensbedingungen der Kraftfahrzeugführer(innen) im Straßengüterverkehr macht, mehr enthalten zu sein als eine Kapitulation der amtlichen Statistik vor der Vielgestaltigkeit einer Berufsgruppe. Offensichtlich ist es bislang aus wirtschaftlichen, arbeits- und sozialpolitischen Gründen noch nicht nötig gewesen, die Anzahl und berufliche Gestalt der Fahrer präziser zu bestimmen, wohingegen die genaue Zahl der LKW und der vergebenen Konzessionen seit langem eine zentrale Rolle in der staatlichen Regulierung des Straßengütertransportes spielt. Ich möchte diese mangelnde Präzision in der berufs- und sozialstatistischen Erfassung der "Kraftfahrzeugführer" als einen ersten Hinweis dafür werten, daß es den LKW-Fahrern offensichtlich bislang nicht gelungen ist, ihrer beruflichen Betätigung ein derart eindeutiges, gesellschaftlich anerkanntes Profil zu verleihen, das eine statistische Erfassung der wesentlichen Merkmale ihrer Berufsgestalt erleichtert hätte.

"Der überwiegende Teil der Fahrer ist im Werknahverkehr eingesetzt (71 Prozent). Die zweitgrößte Gruppe fährt im gewerblichen Güternahverkehr (14 Prozent). Damit sind 85 Prozent der Fahrer im Nahverkehr beschäftigt. Der Anteil der Fernfahrer ist entsprechend geringer, wobei im Werkfernverkehr 11 Prozent und im gewerblichen Güterfernverkehr etwa 5 Prozent der Fahrer tätig sind. Die Gesamtzahl beträgt etwa 1,3 Millionen Fahrer. Allerdings ist in diesem Zusammenhang zu betonen, daß den Berechnungen mangels neuerer Branchenanalysen im Hinblick auf die Fahrzeugbesatzung Schätzwerte aus den 70er Jahren zugrundegelegt werden mußten, die vermutlich nach unten zu korrigieren sind. Deshalb dürfte die tatsächliche Fahrerzahl 10 bis 20 Prozent niedriger liegen. Grob geschätzt kann man also in der Bundesrepublik Deutschland von 1,0 bis 1,2 Millionen Fahrern im Straßengüterverkehr ausgehen" (Schäfer und Steininger 1989, S. 29).

Den Schwierigkeiten der amtlichen Berufsstatistik bei der präzisen Abgrenzung und Zählung derer, die in der Bundesrepublik einen überwiegenden Teil der Gütertransportarbeit leisten, entspricht auf der symbolischen Ebene das bemerkenswerte Problem mit der einheitlichen und für alle beteiligten Akteure verbindlichen Definition der Berufsbezeichnung: "Fernfahrer", "Berufskraftfahrer" oder "Kraftfahrzeugführer" im gewerblichen Güterfernverkehr oder im Werkfernverkehr, "Lastkraftwagen-Fahrer", "Trucker" oder "Kapitäne der Landstraße" sind einige der über vierzig zum Teil amtlichen Bezeichnungen, mit denen die Fahrer im alltäglichen wie im offiziellen Sprachgebrauch benannt werden (vgl. Florian 1994).

Es wäre nun äußerst kurzsichtig, die Schwierigkeiten der offiziellen Berufsstatistik und die Beliebigkeit im Umgang mit der Benennung von Berufskraftfahrern einfach als rein zufällig hinzunehmen. So unbeholfen oder unschuldig auch der Umgang mit manchen Berufsbezeichnungen erscheinen mag, dahinter ver-

birgt sich eine fehlende oder eine zu geringe symbolische Kraft der Angehörigen dieses Berufes (samt der sie berufspolitisch vertretenden Verbände), eine legitime, offiziell anerkannte und auch weithin bekannte Eingrenzung und Benennung ihrer besonderen arbeitsmarktrelevanten Fähigkeiten, Kenntnisse und Fertigkeiten gesellschaftlich durchzusetzen.

Wie die Berufssoziologie gezeigt hat, ist die *Zusammensetzung und Abgrenzung* des für einen bestimmten "Beruf" jeweils typischen Spezialgebietes als das *Resultat sozialer Definitionen und Entscheidungen* zu begreifen, das die Auseinandersetzungen sozialer Gruppen um die Aneignung oder Verteidigung bestimmter Kompetenz- und Qualifikationselemente mit entsprechend günstigen oder ungünstigen Markt-, Macht-, Prestige- und Einkommenschancen zum Ausdruck bringt (vgl. Brater und Beck 1983, S. 211, 213f. und 215). Die mangelnde begriffliche Eingrenzung der hauptberuflich tätigen LKW-Fahrer, die nur durch das nichtssagende Präfix "Beruf" überhaupt einen nominellen Facharbeiterstatus aufweisen, ist daher als ein wichtiges Indiz für eine schwache Verberuflichung der Kraftfahrer (besonders im Güterverkehr) zu werten. Andererseits erscheint die Sammelkategorie "Berufskraftfahrer" aber gerade durch ihre Universalität in besonderer Weise dazu geeignet, die Konturen der Heterogenität unter den LKW-Fahrern zu verwischen und dadurch zu einer symbolischen wie sozialen Anziehung und Bindung der Vielfalt beizutragen (vgl. Kapitel 5.2).

Wenn wissenschaftliche Analysen nicht den symbolischen Strategien zur sozialen Ordnung der beruflichen Welt auf den Leim gehen wollen, dürfen sie sich mit diffusen Einteilungen und Zuordnungen nicht zufriedengeben. Bei aller Undeutlichkeit und Vielfalt des Bildes, das sich die Wissenschaft auf dem gegenwärtigen Stand der Forschung von den Fernfahrern macht, weist die Arbeitstätigkeit im Straßengüterferntransport zwei entscheidende Merkmale auf, die als ein gemeinsames Kennzeichen aller Berufskraftfahrer identifizierbar sind: der *"mobile Arbeitsplatz"* (Schäfer/Steininger) und die *unzureichende Verberuflichung*. Auch wenn beide Merkmale, der nicht-stationäre Charakter der Transportarbeit ebenso wie das Berufsbild der Fahrer, noch sehr allgemein gehaltene Kennzeichen sind, bilden sie unterschiedliche Ausgangspunkte für eine detailliertere Analyse der arbeits- und berufsbedingten Risiken von Fernfahrern.

In einem ersten Schritt soll im folgenden versucht werden, den undeutlichen Arbeits- und Berufsrisiken der Fernfahrer - im Anschluß an eine Studie von Schäfer und Steininger (1989) zu Krankheiten und Berufsverläufen von Kraftfahrzeugführern im Straßengüterverkehr - schärfere Konturen zu verleihen. Im Spannungsfeld zwischen wissenschaftlicher Risikoanalyse und den Selbsteinschätzungen des Risikogehaltes der Transportarbeit durch die Fahrer muß zunächst der Risikobegriff selbst präzisiert werden, bevor ein vertiefender Einblick in die Gefahren und Risiken der Arbeits- und Lebenswelt von Fernfahrern gewonnen werden kann (Kapitel 2.1).

Neben der Mobilität des Arbeitsplatzes bieten die prekären Berufsverläufe vieler Fahrer Anhaltspunkte, um die enorme Heterogenität des Risikoprofils zu begrenzen. Unter Einbeziehung berufssoziologischen Materials werden deshalb in einem zweiten Schritt die Schwierigkeiten der Verberuflichung von LKW-Fahrern verdeutlicht, denen trotz formaler Anerkennung als "Berufskraftfahrer" wesentliche berufliche Schutzfunktionen fehlen, und deren Arbeitstätigkeit deshalb - vom beruflichen Status her - eher den Charakter einer "Hilfsarbeit mit Führerschein" trägt (Kapitel 2.2).

## **2.1 Das Risikoprofil eines mobilen Arbeitsplatzes: Vorschläge für eine Typologisierung unscharfer Risikokonturen**

Um einen Typus überhaupt konstruieren und auszählen zu können, muß man bekanntlich wissen, was überhaupt zu klassifizieren ist. Deshalb ist zunächst zu klären, auf welche erfahrbaren Tatbestände sich die Verwendung des Risikobegriffs beziehen soll.

In der sprachtheoretischen Tradition wird wissenschaftlichen Begriffen im Anschluß an Ludwig Wittgenstein eine realitätsaufdeckende Aufgabe zugeschrieben, sie fungieren gewissermaßen in der "Rolle eines Wegweisers zur Wirklichkeit, eines Scheinwerfers, der den besonderen Teil der Wirklichkeit anleuchtet, auf den er in seiner Bedeutung gerichtet wurde" (Heinz Hartmann 1970, S. 72). Je nachdem, was wir jeweils unter *Gefahr* und *Risiko* begreifen wollen, offenbart sich uns ein anderer Ausschnitt aus der vielfältigen, schier unerschöpflichen Wirklichkeit arbeitsbedingter Gefahrenpotentiale.

"Für uns liegt das Besondere des Risikos darin, daß es aus der unbegrenzten Fülle von Handlungen, die mit Ungewißheit und möglichen Schäden verknüpft sein können - also aus dem Schattenbereich der Gefahr - , herausgeholt wurde, daß es durch gesellschaftliche Diskurse thematisiert und benennbar wurde, abgrenzbar und letztlich abwägbar" (Evers und Novotny 1987, S. 34).

In Zeiten, wo die ausufernde Verwendung des Risikobegriffs schon beinahe zum Markenzeichen soziologischer Sensibilität gerät, gewinnt die Beschäftigung mit arbeits- und berufsbedingten Risiken fast "alteuropäische" Züge, die nicht so recht in das postmoderne Bild einer (nach)industriellen "Risikogesellschaft" passen wollen. Das Aufsehen, das "neuartige Risiken" im öffentlichen Diskurs erregen, hat weniger spektakuläre Gefährdungsformen als nachrangig erscheinen lassen. Dies gilt besonders für jene Gefährdungen, die sich offenbar auch heute noch den traditionellen Wahrnehmungsmustern von "Klasse" und "Stand" zuordnen lassen.

Nachdem der Präventionsgedanke<sup>10</sup> seit Beginn der siebziger Jahre in Fragen der Arbeitssicherheit zumindest programmatisch stark an Bedeutung gewonnen hat, sind die Arbeitswissenschaften<sup>11</sup> gefordert, ihre klassische Risikokonzepte und ihr traditionelles Verständnis des Arbeits- und Unfallschutzes zu revidieren.

Der Bedarf nach mehr "Selbstreflexion" wiegt umso schwerer, als die symbolische Macht meist verkannt wird, mit der wissenschaftliches Wissen sich in öffentlichen Diskursen Geltung zu verschaffen versteht - jedenfalls sobald die sakrale Autorität wissenschaftlicher Vernunft sich mit der profanen Rationalität politischer Interessen vereinbaren läßt. Sofern die gesellschaftliche und individuelle Wahrnehmung von Gefahren als ein kulturell und sozial strukturierter, selektiver Prozeß zu begreifen ist (vgl. Douglas und Wildavsky 1982; Evers und Novotny 1987, S. 27; Beck 1986 und 1989) und ein gesellschaftlicher Konsens notwendig wird, um aus dem fast unbegrenzten Spektrum an potentiellen Gefahren eine begrenzte Anzahl auszuwählen und zu einem legitimen Gegenstand politischer Behandlung zu machen, dann wird die Expertise "gesicherter arbeitsmedizinischer und sicherheitstechnischer Erkenntnisse" (ASiG) selbst zu einem Bestandteil jenes gesellschaftlichen Prozesses, in dessen Verlauf *Unsicherheiten* als *Gefahren* definiert und *Gefahren* durch ihre Thematisierung und Eingrenzung und damit auch potentielle Berechenbarkeit zu "*Risiken*" erklärt werden.

In der sozialwissenschaftlichen Risikoforschung scheint sich in jüngster Zeit bei allen Unterschieden im Detail ein weitreichender Konsens darüber abzuzeichnen, wie der Unterschied zwischen *Gefahren* und *Risiken* zu begreifen ist.

---

10 Als Anzeichen für eine *programmatische* Erweiterung des Arbeits- und Gesundheitsschutzes in der Bundesrepublik werde ich beispielsweise die Verabschiedung des Arbeitssicherheitsgesetzes von 1973 (ASiG), den Tendenzwandel in der Unfallforschung mit der "Akzentverschiebung von der Unfallverhütung zur Verbesserung der Sicherheit" (Hoyos 1980, S. 16), die erweiterte Aufgabenbestimmung im Arbeitsschutz (vgl. z.B. Hagenkötter et al. 1973) sowie das erweiterte Innovations- und Arbeitsschutzverständnis im Forschungs- und Entwicklungsprogramm "Arbeit und Technik", durch das ein Abbau arbeitsbedingter Gesundheitsrisiken und eine präventive Gestaltung von Arbeit und Technik zur Vermeidung arbeitsbedingter Gesundheitsrisiken gefördert werden soll. Mit dem programmatischen Anspruch soll allerdings noch nichts über den Stand der praktischen Umsetzung der Präventionskonzepte ausgesagt werden.

11 Wenn hier von "Arbeitswissenschaft" die Rede ist, so schließt das neben der Arbeitsphysiologie und Arbeitsmedizin, der Arbeitstechnologie bzw. den Arbeitsingenieurwissenschaften, der Arbeitspsychologie und Arbeitspädagogik selbstverständlich auch die Arbeitssoziologie als arbeitswissenschaftlichen Teilbereich mit ein (vgl. z.B. Hackstein 1977, Bd.1, S. 52ff.; Stirn 1980, S. 19ff.). Innerhalb der Soziologie zeichnet sich in den letzten Jahren eine disziplinäre Unterscheidung ab, die der "*Arbeitssoziologie*" den Status eines Oberbegriffes zuweist, während die "*Industriesoziologie*" - sofern sie sich mit (industrieller) Arbeit beschäftigt - nunmehr logisch untergeordnet weitaus enger definiert wird (vgl. Vilmar und Kißler 1982, S. 14; Stollberg 1978, S. 29).

"Gefahren" existieren danach unabhängig von den Handelnden (z.B. bei Luhmann als ein Ereignis der äußeren "Umwelt"), während "Risiken" im entscheidungsgeladenen Kontext von "Handlungsabsichten" oder "Selbstzurechnungen" entstehen.<sup>12</sup> Von Gefahren ist man gewissermaßen von außen "schicksalhaft" betroffen, während Risiken bewußt eingegangen werden und deshalb ein zurechenbares Wagnis darstellen, für das man gegebenenfalls als Akteur zur Verantwortung gezogen werden kann (vgl. Bonß 1991, S. 264f.). Auf der Grundlage eingespielter professioneller und sozialer Praktiken werden unspezifische Unsicherheiten als konkrete "Gefahren" interpretiert, und Gefahren werden mittels selektiver sozialer Thematisierung zu eingegrenzten, potentiell kalkulierbaren "Risiken" erklärt (vgl. Evers und Novotny 1987), wodurch sie überhaupt erst politischen Anerkennungs-, Ausgleichs- und Vermeidungsregeln zugeführt werden können (vgl. Beck 1989, S. 4).

Anders als naturbedingte Katastrophen und Gefahrenpotentiale beruhen industrielle "Risiken" auf "Entscheidungen, die *technisch-ökonomische Vorteile, Chancen* vor Augen haben und Gefahren nur als Schattenseite des Fortschritts in Kauf nehmen" (Beck 1989, S. 3). Auf diese *Entscheidungsgeladenheit* industrieller Risiken, die von den beteiligten Akteuren eine Abwägung zwischen spezifischen Nutzen- und Schadenserwartungen, d.h. zwischen *Chancen* und *Gefahren*, verlangt, verweist bereits die ursprüngliche, zunächst von Kaufleuten verwendete ökonomisch orientierte Fassung des Risiko- Begriffs.<sup>13</sup> Im Anschluß an Weiterentwicklungen auf dem Gebiet der Wahrscheinlichkeitsrechnung hat sich ein ingenieur- und naturwissenschaftliches Verständnis herausgebildet, in dem "*Risiko*" als "Produkt aus Schadenswahrscheinlichkeit und dem im Mittel zu erwartenden Schaden in Geldwerten, Leben oder operativen Einheiten" definiert wird (vgl. Hoyos 1980, S. 38) - unter Ausblendung der Nutzenerwartungen, die das Wagnis eines Risikos eigentlich erst sinnvoll und abwägenswert erscheinen lassen (vgl. im folgenden auch Florian 1991).

---

12 Für ein auf Handlungsintentionen ausgerichtetes Risikoverständnis vgl. z.B. Ulrich Beck (1989) und Wolfgang Bonß (1991, S. 264ff.), für einen attributionstheoretischen Risikobegriff vgl. Niklas Luhmann (1990, S. 148ff.).

13 In seiner Bedeutung als "Wagnis" oder "Gefahr" wird der Risikobegriff seit dem 16.-Jahrhundert als kaufmännischer Terminus benutzt (vgl. Duden "Etymologie" 1989, S. 595), um neben dem drohenden Schaden vor allem die Aussicht auf einen gewinnbringenden Erfolg ins Blickfeld zu rücken, eine *Nutzenerwartung* also, ohne die das bewußte *Eingehen* eines (ökonomischen) Wagnisses oder Abenteuers höchst töricht erscheinen muß. Die spätere Einengung des Risikobegriffes auf die Erwartung schädlicher Folgen führte zu einer Ausblendung der grundsätzlichen Wertgeladenheit von Risiken, die immer an eine Abwägung zwischen potentiellen Schäden *und* Nutzen, d.h. an faktisch nicht wissenschaftlich objektivierbare Entscheidungen zwischen konfligierenden Werten gebunden sind (vgl. Weber 1968, S. 489ff. über den Sinn der "Wertfreiheit").

Die traditionelle, ingenieur- und naturwissenschaftlich orientierte Risikoforschung verbindet mit dem *Gefahrenbegriff* die "Möglichkeit einer Schädigung von Mensch oder Sachgut" (Kuhlmann 1981, S. 9), im allgemeinen verursacht durch Vorgänge, bei denen Energien plötzlich und unerwartet frei werden (vgl. Ruppert, Hirsch und Waldherr 1985, S. 3). Auch von den verhaltenspsychologischen Ansätzen in der Unfall- und Sicherheitsforschung werden Gefahren als "potentielle, *unabhängig vom Handelnden* vorhandene Möglichkeiten für das Entstehen von Personen- oder Sachschäden durch freiwerdende, schädigende Energien" definiert (Hoyos 1980, S. 38; Hervorhebungen durch M.F.). Als eine unabhängige Variable gedacht, werden Gefahren damit in herkömmlichen Unfalltheorien als Möglichkeit eines *kurzfristigen* Energietransfers begriffen, der bei einem *Unfall* infolge des Zusammentreffens mit Menschen oder Sachgütern zu einer Schädigung führt. *Langfristig* schädigende Bedingungen (z.B. arbeitsbedingte Beanspruchungen), die nach der recht globalen Gefahrendefinition der Sicherheitswissenschaft ebenfalls als "Gefahren" zu betrachten sind, werden durch die energiebezogene Beschreibung von Gefahren jedoch nicht erfaßt (vgl. Nohl 1989, S. 6 und Ruppert et al. 1985, S. 4).

Sollen aber aus der Perspektive eines erweiterten, präventiven Arbeits- und Gesundheitsschutzes auch jene Gefährdungsfaktoren berücksichtigt werden, die das Leben und die Gesundheit der Beschäftigten langfristig schädigen können, auch wenn sie nicht unmittelbar mit Energien behaftet sind, muß das energetische Gefahrenmodell grundlegend erweitert werden. Dies gilt umso mehr, als beispielsweise das betriebliche Arbeitszeitreglement (Nachtarbeit, Überstunden, Pausen), der Zeit- bzw. Termindruck sowie Anforderungen, die aus der spezifischen Gestaltung der Arbeitsaufgaben resultieren, als "organisatorische Bedingungen der Arbeitstätigkeit" (vgl. Nohl 1989, S. 103ff.) ebensowenig durch energetische Prozesse befriedigend beschreibbar sind wie etwa die mentalen Anforderungen aus der Verarbeitung von arbeitsbezogenen Informationen.

Unter *Gefährdung* wird in der klassischen Definition ein räumliches und zeitliches "Zusammentreffen" ("Koinzidenz") von Gefahr und Mensch (bzw. Gegenstand) verstanden, der sich in dem "Wirkungsbereich" schädlicher Energien befindet (vgl. Schneider 1977; Kuhlmann 1981, S. 9; Nohl 1989, S. 6). Als *Möglichkeit* verweist die Gefährdung auf eine gewisse *Wahrscheinlichkeit* für das Eintreten eines Energietransfers, die zunächst unabhängig von Wahrnehmungen, Einschätzungen und Entscheidungen der beteiligten Personen besteht (vgl. Hoyos 1980, S. 38). Von der Verhaltenspsychologie wird das Gefährdungsgeschehen in Anlehnung an das behavioristische Stimulus- Response- Schema behandelt: Eine gefährliche Energie wird hierbei als eine vom Menschen unabhängige Stimulus- oder Reizvariable *unvermittelt* den durch sie gefährdeten Opfern *gegenübergestellt*, deren organische Schäden als eine abhängige Response- oder Reaktionsvariable fungieren - als Ergebnis einer linearen Ursache- Wirkungs- Beziehung. Ist es aber wirklich sinnvoll, die Möglichkeit eines Zusammentreffens zwischen gefährdeten Menschen und gefährlichen Objekten *unabhängig* von den beteiligten Menschen zu bestimmen, d.h. losgelöst von deren Wahrnehmung und Erkenntnis, Bewertung und Bewältigung von Gefahren?

Aus der Sicht von Ruppert, Hirsch und Waldherr (1985, S. 58) geraten "Versuche einer Gegenüberstellung von Gefahren einerseits und ihrer Wahrnehmung durch die Beschäftigten andererseits in ein theoretisches Dilemma, da die Gefährdungen oft gar nicht unabhängig von den Beschäftigten erfaßbar sind". Ich halte einen *akteursorientierten* Blickwinkel auf das Gefährdungsgeschehen für angemessener, der die beteiligten Menschen nicht nur als passive Opfer, sondern als sozial handelnde Subjekte begreift, die selbst aktiv auf das Gefährdungsgeschehen einwirken - auch im Sinne einer "Selbstgefährdung", statt davon auszugehen, daß



sie lediglich passiv einem sie schädigenden Energietransfer ausgeliefert sind (vgl. dazu Kapitel 3 am Beispiel der Belastungsforschung).<sup>14</sup>

Will die Arbeitswissenschaft nicht hinter die sozial- und gesundheitspolitischen Grundsätze zurückfallen, die in der Bundesrepublik seit Mitte der achtziger Jahre mit einem *präventiven* Verständnis des Arbeits- und Gesundheitsschutzes verbunden sind (vgl. z.B. Oehlke 1990 zur Präventionsorientierung im Programm "Arbeit und Technik" des BMFT), muß der Risikobegriff relativ weit gefaßt werden. Danach wäre alles als ein Risiko zu begreifen, was in seinen Auswirkungen in irgendeiner Weise die menschliche *Gesundheit* zu beeinträchtigen droht, die nach der weit gesteckten Definition der Weltgesundheitsorganisation (WHO) nicht nur als Abwesenheit von Krankheit, sondern als vollständiges körperliches, geistiges und soziales *Wohlbefinden* verstanden wird. Ein Perspektivenwechsel im Arbeits- und Gesundheitsschutz beinhaltet nach diesem Kriterium weit mehr als dies von den herkömmlichen, ergonomischen Beurteilungsstandards der "Ausführbarkeit" und "Erträglichkeit" (bzw. "Schädigungslosigkeit") menschlicher Arbeit vorgesehen wird.<sup>15</sup>

In der Psychologie hat sich neben anderen auch Winfried Hacker (1991) für eine Erweiterung des Gesundheitsbegriffs eingesetzt, und zwar auf die Befähigung und Bereitschaft, ein wirtschaftlich und sozial aktives Leben zu führen. *Gesundheit* wird hier nicht mehr als ein Zustand betrachtet, in dem der Mensch vor Gefährdungen lediglich abgeschirmt wird, sondern als ein *Prozeß*, bei dem die Menschen sich aktiv an der Beseitigung gesundheitlich beeinträchtigender Bedingungen beteiligen und an der Gestaltung persönlichkeitsförderlicher Bedin-

---

14 Selbstverständlich kann nicht geleugnet werden, daß es Gefährdungsabläufe gibt, in denen menschliche Wahrnehmungsleistungen und Wissensbestände praktisch so gut wie keine Rolle spielen. Solche Ausnahmerecheinungen sind aber nicht geeignet, die Behandlung von Menschen als mechanische oder informationsverarbeitende Maschinen zu rechtfertigen, zumal die *Bewältigung* von Gefährdungen eine Erweiterung von Wissen und die Verbesserung der Gefahrenwahrnehmung einschließt. Ebenso wenig soll hier die Überzeugung vertreten werden, daß Gefährdungen *nur* über die subjektive Bedeutungsverleihung oder soziale Sinnzuschreibung *schädigend* wirken können, auch wenn die angstbesetzte Wahrnehmung von Gefahren selbst als psychosomatischer Risikofaktor fungieren kann.

15 Das Vier- Ebenen- Schema, das auf W. Rohmert zurückgeht, unterscheidet zwischen den beiden ergonomischen Beurteilungskriterien der *Ausführbarkeit* (aufgrund anthropometrischer, psychophysischer und biomechanischer "Grenzwerte") und der *Erträglichkeit* einer Arbeitsaufgabe (im Sinne ihrer langfristigen Schädigungsfreiheit bzw. einer physiologischen "Dauerleistungsgrenze") sowie den sozialwissenschaftlichen Maßstäben der *Zumutbarkeit* und *Zufriedenheit* (vgl. Marstedt und Mergner 1986, S. 313ff.). Für die Arbeitspsychologie hat Winfried Hacker (1986, S. 511) ebenfalls ein vierstufiges Bewertungssystem vorgeschlagen, das die Kriterien *Ausführbarkeit*, *Schädigungslosigkeit*, *Beeinträchtigungsfreiheit* (*Zumutbarkeit*) und *Persönlichkeitsförderlichkeit* enthält (vgl. kritisch dazu Marstedt und Mergner 1986, S. 332f.).

gungen mitwirken (Hacker 1991, S. 48f.). Ein so verstandener Arbeits- und Gesundheitsschutz zielt erstens "auf das Vermeiden von *Unfällen*, von *Berufskrankheiten* und von *sonstigen mit dem Arbeitsprozeß in Beziehung stehenden Erkrankungen*, die aber wegen der Vielseitigkeit oder Unklarheit ihrer Verursachung nicht als Berufskrankheiten anerkannt sind", zweitens auf die Verringerung von "psychophysischen *Befindensbeeinträchtigungen*, wie unzumutbaren Ermüdungsgraden, Monotonie- Erleben, psychischer Sättigung oder Streßerleben" sowie drittens auf einen Beitrag zur "*Stabilisierung bzw. Förderung von Gesundheit durch den Arbeitsprozeß*" (ebd., S. 48).

So wichtig die optimistischen Ansprüche einer weit gefaßten Gesundheitskonzeption auch sind, der Schlüssel zu einer "menschengerechten" Gestaltung der Arbeit liegt doch offenbar in dem, was gesellschaftlich und berufsgruppenbezogen jeweils als "*zumutbar*" gilt (vgl. auch Marstedt und Mergner 1986, S. 342ff.; vgl. auch Kapitel 5). Bei allem arbeitswissenschaftlichen Interesse an den Grenzen der psychophysischen *Leistungsfähigkeit* sind die subtilen psychosozialen Bedingungen der *Leistungswilligkeit* weitgehend vernachlässigt worden. Die soziale Entstehung gesellschaftlicher Zumutbarkeitsgrenzen läßt sich mit einem normativistischen Verständnis des Zumutbaren allein nicht angemessen nachvollziehen, sofern die soziale Genese der Arbeits- und *Leistungsmotivation* ausgeklammert bleibt oder allein auf die Wirkung sozialer Kontrolle reduziert wird (vgl. Kapitel 4).

Von einzelnen Ausnahmen abgesehen gibt es über die Berufsverläufe, Belastungen und Beanspruchungen von Berufskraftfahrern bislang nur wenig *systematische* Untersuchungen (Hentschel 1983, S. 13).<sup>16</sup> Auffällig ist in diesem Zusammenhang die ausgeprägte Unschärfe des Bildes, das wir uns aufgrund der nur mangelhaften sozial- und berufsstatistischen Daten und der enormen Unterschiede in den Arbeitsbedingungen der Lastkraftwagenfahrer von ihren Arbeits- und Berufsrisiken machen können. Selbst die naheliegende Einteilung in Werkverkehr und gewerblichen Güterverkehr sowie die Untergliederung in Nah- und Fernverkehr vermittelt nur einen groben Einblick in die "äußerst stark ausgeprägte Heterogenität des Tätigkeitsspektrums der Fahrer", was den Schluß nahelegt, "daß sich die einzelnen Fahrergruppen auch im Hinblick auf das arbeitsbedingte

---

16 In der Bundesrepublik z.B. die als "Vorstudie" deklarierte, meines Wissens aber bis heute noch ausführlichste und systematischste Untersuchung der Krankheiten und Berufsverläufe von Kraftfahrzeugführern im Straßengüterverkehr durch Schäfer und Steininger (1989) sowie die Studie über "Tätigkeitsbezogene Anforderungen und Belastungen bei Berufskraftfahrern und ihre Beziehungen zur Risikobereitschaft und Straßenverkehrssicherheit" von Frieling, Bogedale und Kiegeland (1989); vgl. für Europa z.B. die Studien von McDonald (1984, 1989), Erke (1989), Germain (1989), Hamelin (1989), Lefebvre (1989), Ouwerkerk (1989) und für die USA die Arbeiten von Latta (1968), Runcie (1971), Blake (1973), Stewart (1978), Wyckoff und Maister (1975), Wyckoff (1979) sowie Ouellet (1987).

Krankheitsgeschehen im Berufsverlauf unterscheiden dürften" (Schäfer und Steininger 1989, S. 2f.).

In einer Untersuchung über "Krankheiten und Berufsverläufe von Kraftfahrzeugführern im Straßengüterverkehr" sind Thomas Schäfer und Siegfried Steininger (1989, S. 3) von der These ausgegangen, daß die hauptberuflichen Kraftfahrzeugführer im Straßengüterverkehr aufgrund des typischen Anforderungscharakters ihrer Arbeit mit erheblichen gesundheitlichen Beschwerden und Krankheiten konfrontiert sind, was in der Mehrzahl der Fälle zu einer verfrühten Tätigkeitsaufgabe führt. Vor dem Hintergrund unterschiedlicher Tätigkeits- und Belastungsprofile sind signifikante Abweichungen zwischen den einzelnen Fahrergruppen erkennbar (ebd.). Da bislang nur wenig gesichertes statistisches Material speziell über die Berufsgruppe der Fernfahrer verfügbar ist, muß die große Heterogenität in den Arbeits(zeit)bedingungen der Fahrer deshalb mittels *Typologisierung* ihrer Arbeits- und Berufsrisiken reduziert werden. Die *Arbeits- und Berufsrisiken von Fernfahrern* lassen sich vereinfacht drei Arten von Risiken zuordnen, aus denen möglicherweise gesundheitliche Beschwerden oder arbeitsbedingte Erkrankungen entstehen können (vgl. Schäfer/Steininger 1989, S. 8f.):

- # Mit dem "mobilen Arbeitsplatz" Lastkraftwagen sind eine Reihe von *arbeitsbedingten Risiken* verbunden: Arbeits- und Verkehrsunfälle, zu lange bzw. ungünstig gelegene Arbeitszeiten (z.B. Schichtarbeit, Überstunden, Wochenend- und Nacharbeit), zu hohe Belastungen durch die eigentliche Fahrtätigkeit (z.B. Ermüdungserscheinungen aufgrund von Dauerkonzentration, Erscheinungen von Monotonie), Belastungen durch Zusatzaufgaben (z.B. Überwachung oder Durchführung von Be- und Entladetätigkeiten), hohe Umgebungsbelastungen (z.B. Lärm, Vibration, Abgase oder Klima), ergonomisch ungünstig gestaltete Fahrzeugkabinen oder Verladeeinrichtungen sowie gefährliche Güter (z.B. Einatmen gefährlicher Dämpfe).
- # Die *betriebsbedingten Risiken*, die vor allem aus der betrieblichen Leistungsorganisation (z.B. bei fehlerhafter Disposition), aber auch aus der betrieblichen Personalselektion (z.B. bei fehlenden Kriterien anforderungsgerechter Personalauswahl), des Personaleinsatzes (z.B. bei qualifikatorischer Über- oder Unterforderung) oder aus einem schlechten Betriebsklima resultieren, sind bislang noch zu wenig beachtet worden. Hierzu würde ich auch riskante Berufsverläufe rechnen, die aus einer erhöhten Arbeits- und Berufsmobilität resultieren (gesundheitsbedingte berufliche Brüche, vorzeitiger Berufsausstieg oder Frühinvalidität).
- # An der Schnittstelle zwischen betrieblichen Leistungsanforderungen und der Lebenssphäre sind *außerbetriebliche Risiken* zu lokalisieren (z.B. Beeinträchtigungen der privaten Lebenssphäre oder Einschränkungen der Teilnahme am sozialen, kulturellen und politischen Leben).

Mit der Ausrüstung der schweren Nutzfahrzeuge mit Servosystemen und Automatikgetrieben und wegen der zunehmenden Verkehrsdichte hat sich das *Beanspruchungsprofil* der Kraftfahrer vom physiologischen in den psychomentalen Bereich verschoben (Reimann 1983, S. 17): "Anforderungen, die aus einer Informationsaufnahme, -verarbeitung und -umsetzung resultieren, sind neben z.T. ungünstigen Arbeitsbedingungen und Umfeldeinflüssen als primäre Belastungskomponenten des Berufskraftfahrers anzusehen." Cakir und Reimann haben bereits gegen Mitte der siebziger Jahre die relevanten Belastungskomponenten bei Lkw-Fahrern im gewerblichen Güterfernverkehr recht global, dafür aber systematisch zusammengestellt und zugleich angeführt, inwieweit die Auswirkungen auf der Beanspruchungsebene deskriptiv untersucht worden sind (vgl. Abb. 2).

Da das allgemeine Belastungsniveau der Lastkraftwagenfahrer etwa auf gleicher Ebene wie das der Bauhilfsarbeiter oder Metallverformer verortet wird, "sind die Arbeitsbelastungen als zentraler Faktor für die Erklärung von gesundheitlichen Beschwerden und Erkrankungen der Fahrer einzustufen" (S. 53).

"Die bisherigen Forschungsbemühungen zur Arbeits- und Lebenssituation der Fahrer haben sich vor allem auf die Analyse der Arbeitsbelastungen durch die Fahrtätigkeit konzentriert. Dennoch erlauben selbst für dieses enge Betrachtungsfeld die bisherigen Erkenntnisse noch kein abschließendes Urteil. Um so weniger ist über die Belastungsstruktur aufgrund zusätzlicher Aufgaben bekannt. Selbst die einschlägigen Untersuchungen über die Arbeitsbelastungen ausgewählter Fahrergruppen (z.B. Fernfahrer im gewerblichen Güterverkehr) können der äußerst heterogenen Belastungsstruktur in diesem Tätigkeitsfeld nur teilweise gerecht werden. Zwar existieren inzwischen umfassende Übersichten zu arbeitsbedingten Belastungen von Fahrern (vgl. z.B. die Zusammenstellung der Belastungskomponenten von LKW-Fahrern im Güterfernverkehr bei Cakir/Reimann, 1983, 109). Da die arbeitsbedingten gesundheitlichen Beschwerden und Erkrankungen der Fahrer im Berufsverlauf jedoch meist nicht auf isolierte Belastungsfaktoren, sondern auf die kombinierte Gesamtbelastung zurückzuführen sind, ist eine genauere Kenntnis der für die unterschiedlichen Fahrergruppen relevanten Belastungskonstellationen unumgänglich. Derartige Erkenntnisse sind jedoch - wenn überhaupt - nur in rudimentärer Form vorhanden" (Schäfer und Steininger 1989, S. 53).

In zehn Betriebsfallstudien<sup>17</sup> im gewerblichen Güterverkehr und im Werkverkehr haben Schäfer und Steininger (vgl. im folgenden 1989, S. 48ff.) qualitative

---

17 Neben Expertengesprächen wurden dabei auch 48 Fahrer interviewt, flankiert von einer Gemeinschaftserhebung bei weiteren 45 Fahrern und einer Sonderauswertung von Routinedaten zweier Krankenkassen (AOK und BKK), wobei die Güte der statistischen Diagnose-daten durch eine Überprüfung der individuellen Krankheitsverläufe von 39 Fahrern überprüft worden ist. Darüber hinaus wurden auch die Arbeitsunfalldaten des Hauptverbandes der gewerblichen Berufsgenossenschaften ausgewertet. Die mangelnde Differenziertheit der Zuordnung zum Schlüsselverzeichnis der Berufe ("Kraftfahrzeugführer") ermöglichte dabei jedoch keine zielgruppenspezifische Unterscheidung zwischen den Berufs-klassen der Personenkraftwagenführer, Omnibusführer, Lastwagenführer, Zugmaschinen- und Sonderfahrzeugführer sowie anderen Kraftfahrzeugführern.

Abb. 2: Relevante Belastungskomponenten bei Lkw- Fahrern im Güterfernverkehr

Aufgabenspezifisch	Physikalische Umwelt	Personen-spezifisch	Soziale Umwelt
+ Anthropometrische Gegebenheiten + Manuelle Bedienungskräfte und -häufigkeiten + Be- und Entladetätigkeiten + Alleinfahrt-Doppelbesetzung + Arbeitszeit (Fahr-, Lenk-, Pausen- und Schlafzeit) + Schlafbedingungen " Art des Ladegutes " Nebentätigkeiten (Wagenpflege, Warenbegleitschreiben usw.) + Unfallrisiko " Fahrtdisposition " Konkurrenzsituation (Dumping) " Kilometerwochenleistung " Verkehrsbedingte Haltezeit und andere Zwangspausen " Geschwindigkeit " Streckenparameter und -kenntnis " Behördenabfertigung (Zoll) " Rangiertätigkeit " Fahrzeugdefekte " Urlaubsreiseverkehr " Verkehrssituation	+ Lärm + Schwingungen + Beleuchtung + Abgasimmission + Be- und Entlüftung + Mikroklima " Makroklima bei Auslandsfahrten " Witterungsbedingungen " Straßenzustand	+ Alter + Geschlecht + Fahrpraxis + Berufserfahrung " Fahrverhalten " Psychosomatische Gegebenheiten " Morbidität " Invalidität " Mortalität " Verantwortung " Angestellt-Selbständig	" Beziehungen zur Familie und zum sozialen Umfeld " Kulturelle und soziale Deprivation " Weiterbildung " Fremde soziale Umwelt im grenzüberschreitenden Verkehr " Verständigungsschwierigkeiten im Ausland " Probleme medizinischer Versorgung bei Langzeittherapien

Untersuchungen zur Beanspruchungsauswirkung: " keine + deskriptive  
 Quelle: J. Reimann 1983, S. 19, Tafel 3

Befragungen zu Berufs- und Krankheitsverläufen hauptberuflicher Fahrer durchgeführt. Aus den Analysen ergaben sich *acht Typen von Belastungskonstellationen*, mit denen jeweils ein Bündel bestimmter physischer, psychischer und sozialer Belastungen verbunden ist (S. 54):

"Die Bezeichnung der einzelnen Belastungskonstellationen erfolgte auf der Grundlage des Hauptbelastungsfaktors. Vom Fahrer aus betrachtet ergeben sich damit die folgenden Typen von Belastungskonstellationen:

- Fahren - als ausschließliche Aufgabe (Typ 1)
- Fahrer mit körperlicher Schwerarbeit (Typ 2)
- Fahrer unter Optimierungsdruck (Typ 3)

- Fahrer unter zeitlicher Spitzenbelastung (Typ 4)
- Fahrer unter Wettbewerbsdruck (Typ 5)
- Fahrer mit speziellen Produktkenntnissen (Typ 6)
- Fahrer mit speziellen Gefährdungslagen (Typ 7)
- Fahrer mit Mehrfachaufgaben (Typ 8)

Mit dieser Typologie wird gegenüber der bisherigen fahrerbezogenen Forschung bereits im Ansatz eine Akzentverlagerung vorgenommen. Diese besteht in der begründeten Annahme, daß bei der Mehrzahl der Fahrer nicht so sehr das Fahren selbst, sondern die darüber hinausgehenden Aufgaben das Belastungsgeschehen bestimmen."

Weil vor allem das Fahren als ausschließliche Aufgabe (Typ 1) und Fahrtätigkeiten unter besonderem Optimierungs-, Zeit- und Wettbewerbsdruck (Typus 3, 4 und 5) als charakteristisch für die Belastungskonstellationen von *Fernfahrern* im gewerblichen Gütertransport erscheinen, möchte ich etwas genauer auf diese speziellen Belastungstypen eingehen (vgl. im folgenden Schäfer und Steininger 1989, S. 54ff.).<sup>18</sup>

#### **"Fahren - als ausschließliche Aufgabe" (Typ 1)**

Bemerkenswerterweise wird man im Straßengüterverkehr hauptberufliche Fahrer recht selten finden, deren Aufgabe *ausschließlich* im Führen eines Lastkraftwagens liegt. Von den Fahrern werden meist zusätzliche Tätigkeiten im Lager, beim Be- und Entladen der Fahrzeuge bis hin zu Service- Leistungen beim Kunden verlangt, zum Teil sind auch spezielle Kenntnisse über die Gefährlichkeit des zu befördernden Gutes (z.B. Gefahrguttransporte) oder über die behutsame Behandlung der Ladung (z.B. Vieh- oder Kühltransporte) erforderlich. Die Bedeutung der Belastungen der Fahrer durch Nebentätigkeiten ist durchaus ambivalent einzuschätzen, da diese Tätigkeiten *einerseits* zu einer "exponentiellen Steigerung der Gesamtbelastung" führen können, *andererseits* aber auch von den Fahrern als eine willkommene Abwechslung angesehen werden können, was bei entsprechender Arbeits- und Tourenorganisation sogar zu einer "Neutralisierung" (zumindest aber Verminderung) der Belastungen beitragen kann (vgl. S. 55, 83).

Zu dem Fahrertypus, für den die Fahrtätigkeit als ausschließliche Arbeitsaufgabe charakteristisch ist, sind in erster Linie die Fahrer im Güterfernverkehr zu rechnen (etwa 60.000 hauptberufliche Fernfahrer), wobei Schäfer und Steininger jene Fahrer, die entweder Nacht- und Schichtarbeit zu leisten haben (Typus 4) oder als selbstfahrende Unternehmer "unter Wettbewerbsdruck" stehen (Typus 5), einem eigenständigen Typus zugeordnet haben, so daß letztlich etwa 30.000 Fernfahrer übrig bleiben, von denen noch einmal etwa die Hälfte häufig oder immer Be- und Entladetätigkeiten selbst durchführen müssen (vgl. S. 58f.).

"Bei der Fahrtätigkeit tritt aus der Sicht des Belastungsgeschehens insbesondere das Problem der *Dauerbelastung* in den Vordergrund. Geht man von den bei der Fahrtätigkeit

---

18 Im Werknah- und -fernverkehr sowie im gewerblichen Güternahverkehr ist das Belastungsprofil der Fahrer neben der Fahrtätigkeit in entscheidender Weise durch *zusätzliche* Arbeitsaufgaben und Arbeitsanforderungen (besonders auch durch körperliche Schwerarbeit infolge von Ladetätigkeiten) geprägt (vgl. S. 58, 59ff.). Andererseits ist künftig mit einem zunehmenden Anteil reiner Fahrtätigkeiten am gesamten Aufgabenspektrum der LKW-Fahrer gerechnet (vgl. Bogedale et al. 1991; Dahrendorf/Roth 1992, S. 56f.).

relevanten Einzelbelastungen wie Lärm, Vibration, Zwangshaltung, Monotonie, soziale Isolation usw. aus, so läßt sich bei einer Kurzzeit-Exposition kaum von einer sehr hohen Gesamtbelastung sprechen. In keinem Fall handelt es sich bei den angeführten Einzelbelastungen um sehr hohe oder um Höchstbelastungen. Sehr hohe Belastungen entstehen durch die Fahrtätigkeit erst durch die weiten Entfernungen, die zurückzulegen sind und die damit einhergehende mehrstündige Exposition des Fahrers" (S. 55).

Das Ausmaß der *physischen Belastungen* durch die Fahrtätigkeit wie Lärm, Vibrationen, Abgase, jahreszeitenbedingte Temperaturbelastungen, körperliche Zwangshaltungen (mehrstündiges Sitzen) sowie lange Arbeitszeiten (z.B. in Form von Ermüdung oder Einschränkungen der Erholungswirkung der Freizeit) ist somit in entscheidender Weise abhängig von der *Zeitdauer*, während der die Fahrer gesundheitsschädlichen Bedingungen ausgesetzt sind (vgl. im einzelnen S. 55f.).<sup>19</sup> Die *Arbeitszeitorganisation*, die in den eng oder weit gesteckten Spielräumen der Tourendisposition zum Ausdruck kommt, ist somit als eine entscheidende Komponente des Belastungsprofils der Fahrer zu betrachten, weshalb Schäfer und Steininger den unmittelbar zeitbedingten Belastungsdimensionen (Nacht- und Schichtarbeit, hoher Überstundenanteil sowie saisonale Spitzenbelastungen als Formen zeitlicher Höchstbelastungen) einen besonderen Stellenwert in der Typologie einräumen (vgl. Typ 4, S. 66ff.).

Auch das Profil der *psychischen Belastungen* ist von der zeitlichen Dauer der Fahrtätigkeit abhängig, da die Beeinträchtigung der Wahrnehmungsfähigkeit, der Informationsverarbeitungskapazitäten sowie der psychischen Handlungsregulation erst bei längeren Fahrzeiten auftreten (S. 56). Als belastende Momente sind hier vor allem die *Monotonie* bei länger andauernder Reizarbeit (besonders Autobahnfahrten bei Nacht; Indikatoren: weniger aggressives, dafür aber abruptes Fahrverhalten, Fahrfehler sowie subjektives Monotonieerleben), *psychische Ermüdungserscheinungen* als Folge von Dauerkonzentration (Stichwort: *Vigilanz*) sowie der *Zeit-* und der *Verantwortungsdruck* zu nennen (vgl. S. 56f.).

Schließlich sind auch "*soziale Belastungen*" von der Dauer und von der Bedeutung der Fahrtätigkeit in der Definition der Arbeitsaufgaben abhängig. Zu denken ist hier beispielsweise an *Kommunikationsbarrieren*, die aus besonderen Ereignissen resultieren (z.B. Stau, Defekte an Fahrzeug oder Ladung, kurzfristige Um-Disposition, Familienprobleme, deren Behandlung z.T. tagelang aufgeschoben werden muß), an *Normverletzungen* (vor allem mit Blick auf den Verstoß gegen Verkehrsregeln und gegen Sozialvorschriften, in denen z.B. die gesetzlichen Arbeitszeiten, Pausen und Ruhezeiten geregelt sind) sowie an *Rollenkonflikte*, die sich aus dem Spannungsverhältnis zwischen Fahr- und Nebentätigkeiten ergeben oder bei Unvereinbarkeit zwischen der Arbeits- und Berufsrolle auf der einen Seite und den familiären oder öffentlichen Verpflichtungen auf der anderen Seite entstehen können.

In tarifvertraglichen Regelungen, aber auch im "Selbstverständnis" der Fahrer, spielt die *Fahrtätigkeit* gegenüber den Ladetätigkeiten eine besondere "Rolle" (S. 57). Die *Bedeutung* des LKW-Fahrens im Verhältnis zu den sogenannten "*Nebentätigkeiten*" ist allerdings ambivalent einzuschätzen. Zum einen ist die Aufwertung und Hervorhebung der reinen Fahrtätigkeit als der entscheidende gemeinsame Bezugspunkt der beruflichen Kultur und Identität aller LKW-Fahrer zu identifizieren und der wesentliche Ansatzpunkt beruflicher Mythologiebildung (vgl. Kapitel 5.3). Mit der Ausweitung von "Just-in-Time"-Konzepten

---

19 Selbstverständlich gibt es auch "fallweise" Belastungen wie Witterungsverhältnisse oder ein Verkehrsunfall (S. 58), die nicht unmittelbar mit Dauerbelastungen zu tun haben. Allerdings ist der Belastungsgrad schlechter Witterungsbedingungen zumindest mittelbar davon abhängig, wie eng die zeitlichen Vorgaben der Tourendisposition gesteckt sind.

findet ebenfalls eine gewisse Aufwertung des Fahrens statt, von dessen Zuverlässigkeit und Qualität die logistikgerechte Transportleistung zeitpunktgenauer Anlieferungen abhängt (vgl. Kapitel 2.3). Andererseits werden Nebentätigkeiten dort immer wichtiger, wo vom Transportgewerbe eine Ausweitung seines logistischen Dienstleistungsspektrums verlangt wird. Mangels aussagekräftiger empirischer Untersuchungen läßt sich die Belastungsrelevanz der Nebentätigkeiten derzeit global nicht abschätzen, da zusätzliche Tätigkeiten von einzelnen Fahrern unter sonst gleichen Bedingungen entweder als eine zusätzliche Belastung empfunden werden können, aber auch unter dem Aspekt einer "Vervollständigung" der Arbeitstätigkeit betrachtet werden können, für die sich humanisierungsorientierte Ansätze der Arbeitsgestaltung seit Jahren einsetzen (vgl. z.B. Hacker und Richter 1990; Hacker 1991).

### **"Fahrer unter Optimierungsdruck" (Typ 3)**

Ein zentrales Thema der gegenwärtigen Debatte über die Zukunft der Transportarbeit ist, inwieweit die Fahrer durch den Einsatz elektronischer Informations- und Kommunikationstechnologien bestehende Handlungsspielräume verlieren können (vgl. im folgenden Schäfer und Steininger 1989, S. 63ff. sowie Kapitel 2.3.2). Die Diskussion ist dabei von einer Vorstellung geprägt, wonach die Entwicklung in Richtung einer *Industrialisierung* des Güterverkehrs verläuft, in dem der Fahrer nur noch "als reiner Erfüllungsgehilfe des technologischen Tourenplanungssystems" Restaufgaben zu bewältigen hat (vgl. Schäfer/Steininger 1989, S. 63 im Anschluß an eine Studie der Gewerkschaft Öffentliche Dienste, Transport und Verkehr: "Die Industrialisierung des Güterverkehrs oder der Fernfahrer der Zukunft", Stuttgart 1986).

"Die technologischen Rationalisierungspotentiale des Straßengüterverkehrs sind mit den Rationalisierungspotentialen in der industriellen Produktion kaum zu vergleichen. Grundsätzlich ist jedoch davon auszugehen, daß sich die 'Industrialisierung' des Güterverkehrs unvergleichlich schwieriger gestaltet und vermutlich nie den hohen Realisierungs- und Standardisierungsgrad der industriellen Produktion erreichen wird. Vor allem ist dabei zu bedenken, daß es auch in Zukunft eine größere Gruppe von Fahrern geben wird, deren besonderer Leistungsbeitrag in der Erfüllung von Optimierungsfunktionen (z.B. Fahrwegoptimierung) liegt, was von keinem technischen System ersetzt werden kann" (Schäfer und Steininger 1989, S. 63f.).

Sofern man an das Scheitern allzu ehrgeiziger Informatisierungsvisionen in der industriellen Produktion denkt (z.B. an die Realisierungsschwierigkeiten computerintegrierter Fertigungsstrukturen), so kann man sich dieser Prognose nur anschließen. Allerdings sollte man als Wissenschaftler etwas behutsamer mit dem Einsatz des Wortes "Nie" verfahren, da es grundsätzlich und auf lange Sicht nicht auszuschließen ist, daß - trotz aller Umsetzungsschwierigkeiten und umweltbedingter Kontingenzen und Ungewißheiten - irgendwann einmal möglich sein wird, auch im Straßengüterverkehr Transportsysteme einzusetzen, die den Fahrer als Experten entweder unterstützen oder durch fahrerlose Systeme verdrängen und ersetzen werden (vgl. z.B. entsprechende Forschungsvorhaben, die unter "Prometheus" gefördert werden). Letztlich wird es immer unterschiedliche Gestaltungsoptionen *zwischen* den strikt technik- und humanzentrierten Entscheidungsalternativen geben, deren Realisierung von technik- und arbeitspolitischen Auseinandersetzungen abhängt.

Die "geistig- intellektuelle Optimierungsleistung von Fahrern mit Optimierungsfunktionen geht mit erheblichen *psychischen Belastungen* einher, die in Verbindung mit Zeitdruck exponentiell ansteigen. Ein wesentlicher Grund für die hohen psychischen Belastungen bei Optimierungsaufgaben besteht darin, daß bei der Tourenplanung meist von Erfahrungswerten ausgegangen wird, die jedoch infolge von Sondersituationen (z.B. Baustellen, Verkehrs-



behinderungen, Staus) oder anderen Ereignissen von starker Unsicherheit geprägt sind" (Schäfer und Steininger 1989, S. 64).

Die Anzahl der Fahrer "unter Optimierungsdruck" läßt sich nicht genau abschätzen, da Indikatoren wie "Zeitdruck" oder "nervliche Belastung" viel zu unspezifisch sind, weil sie nicht nur mit geistig- intellektuellen Optimierungsleistungen zusammenhängen (S. 65). Sie sind im Werksverkehr ebenso zu finden wie im gewerblichen Güterverkehr, wobei Paketdienste und Bereiche des Großhandels mit besonders eiligen Gütern (z.B. pharmazeutischer Großhandel) von ihren Fahrern besondere Optimierungsleistungen verlangen (S. 64; sicherlich auch in Form von Dauerbelastungen). Im Fernverkehr werden *belastende* Optimierungsleistungen vor allem von Fahrern im gewerblichen Güterfernverkehr ohne feststehende Routen verlangt, wahrscheinlich in erster Linie fallweise, wenn mangelnde Ortskenntnis unter Zeitdruck zu Belastungen führt (S. 65). Inwieweit die für die Fahrer interessante Seite der Optimierungsanforderungen in Belastungs- Beanspruchungs- Prozesse umschlägt wird somit in erheblicher Weise von den zeitlichen Spielräumen bestimmt, die den Fahrern zur Abwicklung ihrer Transporttouren gelassen werden.

#### **"Fahrer unter zeitlicher Höchstbelastung" (Typ 4)**

Angesichts der im Transportbereich ohnehin bestehenden erheblichen Arbeitszeitbelastungen wollen Schäfer und Steininger nur dann von "zeitlicher Höchstbelastung" sprechen, wenn der übliche Zeitdruck der Fahrer noch durch einen sehr hohen Überstundenanteil, durch Nacht- und Schichtarbeit sowie saisonale Spitzenbelastungen zusätzlich verstärkt wird (vgl. im folgenden 1989, S. 66ff.). Die Besonderheit dieser zeitbedingten Belastungskomponenten ist in der Beeinträchtigung des biologischen und sozialen Lebensrhythmus der Fahrer zu suchen.

"Störungen im natürlichen Lebensrhythmus aufgrund der abweichenden Arbeitszeiten wirken belastend, weil diese dem periodischen Ablauf menschlicher Körperfunktionen nicht entsprechen. Ähnlich liegt der Sachverhalt bei Störungen des sozialen Lebensrhythmus, wobei hier Probleme durch die mangelnde Abstimmung von Arbeits- und Betriebszeit (z.B. fehlende Ansprechpartner bei Nachttouren) sowie zwischen Arbeitsrhythmus und gesellschaftlichem Lebensrhythmus (z.B. gestörter Tagschlaf des Nachtfahrers aufgrund von Lärmbelästigungen) entstehen" (Schäfer und Steininger 1989, S. 66).

Besonders bei Nacht- und Schichtarbeit ist von einer Kumulation arbeitszeitbedingter Belastungen auszugehen. Einer Stichprobenerhebung des Statistischen Amtes der Europäischen Gemeinschaft aus dem Jahre 1975 zufolge leisten 13,4% der befragten abhängig Beschäftigten im Transportgewerbe nichtkontinuierliche Schichtarbeit, 10,6% voll- und 2,3% teilkontinuierliche Schichtarbeit (zusammen also über ein Viertel), Nachtarbeit sowie Nachtarbeit mit Sonn- und Feiertagsarbeit muß von 1,3% und nichtkontinuierliche Schichtarbeit einschließlich Sonn- und Feiertagsarbeit muß von 2,7% der Beschäftigten im Transportgewerbe geleistet werden (nach Angaben von Bartsch, Reiners und Schürmann 1981, S. 91). Da reine Tagarbeit von 68,7% der Befragten verrichtet wird (ebd.), kann man trotz statistischer Bedenken<sup>20</sup> davon ausgehen, daß etwa 300.000 bis 360.000, das sind 30% der Fahrer, Nacht- und Schichtarbeit (vor allem im Fernverkehr) leisten müssen (nach Schätzungen von Schäfer und Steininger 1989, S. 71). Nacht- und Schichtarbeit ist besonders stark im gewerblichen Güterfernverkehr verbreitet, bei Zwei- oder Mehrtagestouren der Fernfahrer

---

20 Aus den Angaben von Bartsch et al. (1981, S. 91) geht nicht hervor, wie trennscharf die Kategorisierung "Transportgewerbe" bzw. "in oder auf einem Fahrzeug" erfolgt. Es ist davon auszugehen, daß hier nicht nur LKW- Fahrer erfaßt worden sind, auch wenn sie den Großteil der Befragten ausmachen dürften.

kommt eine längere Abwesenheit vom Wohn- und Betriebsort als belastende Komponente hinzu (vgl. Schäfer und Steininger 1989, S. 70).

Aus arbeitsphysiologischen und -medizinischen Untersuchungen ist bekannt, daß der biologische Wach- Schlaf- Rhythmus des Menschen, der einer sogenannten "circadianen" Periode folgt (24- Stunden- Rhythmus), durch Nacht- und Schichtarbeit gestört wird (vgl. im folgenden S. 67f.). Die biologische Leistungskurve des Menschen läßt sich im Verlauf von 24 Stunden als eine (bimodale) Sinuskurve darstellen, in der die Leistungsfähigkeit zwischen 6.00 Uhr und 12.00 Uhr am höchsten ist, bis 15.00 Uhr abflacht, zwischen 18.00 Uhr und 21.00 Uhr nochmals einen erhöhten Wert erreicht und dann kontinuierlich abnimmt, bis sie dann um 3.00 Uhr morgens den tiefsten Punkt erreicht. Zu diesem Zeitpunkt befinden sich die wesentlichen physiologischen Funktionen auf einem Minimum (Herz und Kreislauf, Atmung, Verdauung und Stoffwechsel, Wasser- und Mineralhaushalt, Blut, Körpertemperatur und Gewebe), weshalb sich kontinuierliche Nachtarbeit als ein besonders ungünstiger Arbeitsrhythmus darstellt.

Neben der physiologischen Leistungskurve ist auch die psychische Leistungsfähigkeit (Wahrnehmungs- und Konzentrationsfähigkeit, Psychomotorik und intellektuelle Leistungen) während der Nachtstunden erheblich reduziert. Aus der schwierigen Abstimmung des Arbeits- und Lebensrhythmus ergeben sich darüber hinaus "soziale Belastungen", beispielsweise Schwierigkeiten beim Abschalten von der Arbeit (z.B. Einschlaf- und Durchschlafprobleme) und beim Erfüllen familiärer Aufgaben, soziale und kulturelle Deprivation sowie schließlich die Einschränkung der Freizeit auf eine reine Regenerierungsfunktion.<sup>21</sup>

#### **"Fahrer unter Wettbewerbsdruck" (Typ 5)**

Hierunter fassen Schäfer und Steininger (vgl. im folgenden 1989, S. 71ff.) in erster Linie selbstfahrende Unternehmer (schätzungsweise 10.000 bis 20.000 im Fernverkehr) und sogenannte "Subunternehmer" im gewerblichen Güterverkehr sowie angestellte *Verkaufsfahrer*, in deren Tätigkeit kaufmännische Funktionen stark im Vordergrund stehen. Neben den für abhängig beschäftigte Fahrer üblichen Belastungen wird diese Gruppe der Fahrer noch mit Anforderungen konfrontiert, die sich aus den Erfordernissen der wirtschaftlichen Existenzsicherung als Unternehmer und der Führung des Betriebes ergeben (S. 71). Zu den arbeitsbedingten Belastungen treten Anforderungen aus der Bewältigung dispositiver (z.B. Auftragsannahme), kaufmännisch- administrativer und finanzierungstechnischer Aufgaben und Probleme hinzu, was Schäfer und Steininger trotz häufig mithelfender Familienangehöriger von einer "Doppelbelastung" sprechen läßt (ebd.).

"Die Gesamtbelastung ist vor allem deshalb als hoch einzuschätzen, weil sich diese beiden Belastungskomponenten wechselseitig verstärken dürften. Wenn beispielsweise der finanzielle Druck auf den selbstfahrenden Unternehmer steigt, ergibt sich daraus für ihn verstärkt die Notwendigkeit, Aufträge auch unter ungünstigen Arbeitsbedingungen (z.B. Arbeitszeit) anzunehmen. Die daraus resultierende Beanspruchung kann erhöhte Arbeits- und Gesund-

---

21 Die Erholungswirkung des Schlafes im Fahrzeug, d.h. die Wiederherstellung der Leistungsfähigkeit bei Fahrern mit Mehrtagestouren und Zwei- Mann- Besatzung des Fahrzeugs, ist immer wieder in Frage gestellt worden. Aufgrund einer Untersuchung von Rüter et al. führt der Schlaf in der Schlafkabine des *fahrenden* Fahrzeugs zu einem sehr geringen Erholungswert, was an Umgebungsbelastungen wie Lärm, Klima und Schwingungen oder an der mangelnden Vertrauenshaltung gegenüber dem Fahrzeuglenker liegen kann, oder auf die ungünstige zeitliche Verteilung der Schlafpausen innerhalb der Circadianperiodik zurückgeführt werden kann (zit. nach Schäfer/Steininger 1989, S. 68).

heitsrisiken (einschließlich Unfallrisiken) zur Folge haben, was wiederum das wirtschaftliche Existenzproblem des selbstfahrenden Unternehmers zusätzlich verschärfen kann. Dieser besondere Hinweis auf die wirtschaftliche Existenzproblematik scheint insofern gerechtfertigt, als nach Angaben von Branchenkennern von einem erheblichen Wettbewerbsdruck auf diese Erwerbsgruppe auszugehen ist, der sich in Verbindung mit den hohen Arbeitsanforderungen als Dauerbelastung erweisen kann" (Schäfer und Steininger 1989, S. 71f.).

Als Belastungskonstellation weist der Wettbewerbsdruck eine Vielzahl von Belastungskomponenten auf, wobei die Arbeitszeit allerdings auch hier von zentraler Bedeutung zu sein scheint (S. 72): "Aufgrund des Unternehmerstatus' ist die Arbeitszeit der selbstfahrenden Unternehmer und Subunternehmer grundsätzlich nicht begrenzt. Es kann also - bei mangelnder Eigenkontrolle - im Prinzip bis zur physischen Erschöpfung gearbeitet werden, wobei in diesem Zusammenhang neben den bereits genannten Belastungskomponenten zusätzlich die Probleme überhöhter Überstunden sowie der Nacht- und Schichtarbeit zum Tragen kommen."

Das *psychische Belastungsspektrum* wird wegen der doppelten Aufgabenstellung vor allem in der informationellen Überfrachtung des selbstfahrenden Unternehmers, in der erhöhten Aufmerksamkeit für bestehende Leistungsgrenzen, in Existenzängsten sowie in destabilisierenden Wirkungen auf die Persönlichkeitsstruktur bei unlösbar erscheinenden Problemlagen vermutet. *Soziale Belastungen* entstehen meist aus dem Abhängigkeitsverhältnis, das selbstfahrende Unternehmer mit Korrespondenzpediteuren eingehen, um ihr Aufgabenspektrum (und Risiko) zu reduzieren. Während die Abhängigkeit des selbstfahrenden Unternehmers eher auf einem hohen Verfügbarkeitsgrad für weitere Aufträge beruht, sind Subunternehmer noch direkter gebunden, weil ihre Leistungserbringung durch vertragliche oder sonstige Bindungen vom auftragsvermittelnden Unternehmen eingefordert werden kann (S. 72f.). Zudem lassen sich Arbeitswelt und privater Lebensraum besonders bei der Mithilfe durch Familienangehörige kaum voneinander trennen, was aufgrund der mangelnden Möglichkeiten, von der Arbeit einmal "abzuschalten", gesundheitliche Belastungen nach sich zieht. Die Belastungen sind umso höher, "je stärker das Arbeitsgeschehen des selbstfahrenden Unternehmers oder Subunternehmers durch Tendenzen der 'Selbstausschöpfung' geprägt ist" (S. 73).

Aufgrund der enormen Belastungen, die hier nur typologisch skizziert werden konnten, ist es kein Wunder, daß die *typischen Berufsverläufe* von Kraftfahrzeugführern im Straßengüterverkehr vor allem gesundheitsbedingte "Brüche" aufweisen und daß nur eine geringe Anzahl der Fahrer, die als junge Menschen hauptberuflicher Kraftfahrzeugführer wurden, während des gesamten Erwerbslebens in diesem Tätigkeitsfeld bleiben (vgl. Schäfer und Steininger 1989, S. 2).

Welchen Einfluß hat die Verberuflichung von Fernfahrern auf die Entstehung und Reproduktion arbeitsbedingter Risiken? Inwieweit erzeugt die beruflich organisierte Facharbeit im Straßengütertransport einen gewissen Schutz vor Risiken, den viele industrielle Berufe aufweisen? Oder deuten die hohen Risiken der Transportarbeit nicht eher darauf hin, daß das Berufsbild des Berufskraftfahrers als das Resultat einer nur schwachen Verberuflichung zu werten ist?

## **2.2 "Berufskraftfahrer": Fach- oder Hilfsarbeiter mit Führerschein? Anzeichen für eine prekäre Verberuflichung**

"Das Berufssehen des LKW-Lenkens in der Öffentlichkeit ist gering. Es steht nur geringfügig über dem eines Hilfsarbeiters, obwohl die Mehrheit meint, daß diese Arbeit Befriedigung schafft, man dabei gut verdient und eine große Befähigung notwendig ist. (...) Damit stellt sich wohl die wichtigste Frage für diesen Berufszweig, nämlich, welche organisatorischen und institutionellen Schritte unternommen werden müssen, um das Sozialprestige des Berufes des LKW-Lenkens zumindest auf das Niveau des Facharbeiters zu heben" (IFES - Institut für empirische Sozialforschung 1979, S. 5).

Seit 1974 ist der Titel "Berufskraftfahrer" in der Bundesrepublik die offizielle Berufsbezeichnung für Kraftfahrer mit dem LKW-Führerschein Klasse 2, die eine Berufsabschlußprüfung abgelegt und den Facharbeiterbrief erworben haben. Alle übrigen Kraftfahrzeugführer von Nutzfahrzeugen sind lediglich hauptberuflich tätig, und zwar mit dem Sozialstatus eines Hilfsarbeiters (von Berg 1983, S. 28).<sup>22</sup> In Fachkreisen wird die Verberuflichung der Kraftfahrer eher skeptisch beurteilt, soweit sich das Berufsbild des Berufskraftfahrers (Fachrichtung Güterverkehr) in der Praxis auch nach eineinhalb Jahrzehnten "nur äußerst rudimentär durchsetzen konnte" und "Berufskraftfahrer mit einem entsprechenden Qualifikationshintergrund deshalb noch immer äußerst selten sind" (Schäfer und Steininger 1989, S. 5). Die Ausbildung zum Berufskraftfahrer spielt in der betrieblichen Erstausbildung der Fahrer bislang nur eine geringe Rolle, da der größte Teil der Berufskraftfahrer(innen) den Facharbeiterstatus nicht über den Abschluß einer zweijährigen Berufsausbildung erworben hat, sondern über eine Ausnahmeregelung, die es Kraftfahrern nach einer mindestens vierjährigen Berufspraxis erlaubt, einen Berufsabschluß auch *nachträglich* zu erhalten, nachdem ein fünfwöchiger Vorbereitungslehrgang besucht und eine Externen-Kammerprüfung bestanden wurde.

Da für den Erwerb des LKW-Führerscheins der Klasse II ein gesetzliches Mindestalter vorgeschrieben ist, läßt sich die geringe Bedeutung der Erstausbildung teilweise auf ein im Vergleich zu anderen Berufsfeldern höheres Einstiegs-

---

22 Geht man von Schätzungen aus, nach denen gegen Ende der achtziger Jahre etwa 245.000 Kraftfahrer im gewerblichen Straßengütertransport (davon ca. 60.000 im Fernverkehr) und etwa 1.070.000 Fahrer im Werkverkehr beschäftigt waren (nach Schäfer und Steininger 1989, S. 184), dann ist der Anteil anerkannter Berufskraftfahrer als sehr niedrig einzuschätzen. Angaben des Statistischen Bundesamtes und des Bundesinstituts für berufliche Bildung zufolge haben (nach eigenen Berechnungen) bis 1989 insgesamt 65.048 männliche und 334 weibliche Teilnehmer(innen) die Prüfung als Berufskraftfahrer(in) bestanden, und im Zeitraum von 1974 bis 1989 waren insgesamt 9.174 männliche und 234 weibliche Auszubildende im Ausbildungsgang "Berufskraftfahrer/in (Fachrichtung Güterverkehr und Personenverkehr)" gemeldet (vgl. ausführlicher Florian 1994).

alter zurückzuführen. Wesentlicher aber dürfte die nur geringe Bereitschaft vieler Betriebe sein, überhaupt Ausbildungsplätze zur Verfügung zu stellen und Fahrer mit Facharbeiterbrief auf entsprechend qualifizierten Facharbeitsplätzen einzustellen. Neben den durchaus zweifelhaften Versuchen, sich als selbstfahrender (Sub)Unternehmer selbständig zu machen, scheint die berufliche Facharbeiterausbildung für die Fernfahrer dennoch die einzige Möglichkeit zu sein, dem Sozialprestige eines "Hilfsarbeiters mit Führerschein" zu entrinnen. Bei genauerer Betrachtung schürt der Bildungstitel "Berufskraftfahrer" allerdings Erwartungen, die sich als trügerisch erweisen. Meine These ist, daß die Verberuflichung der Fernfahrer in der Bundesrepublik als weitgehend "hilflos" und "schwach" zu beurteilen ist, wenn man sie an den Maßstäben industrieller Berufe mißt, die ihren Bildungstitelträgern einen vergleichsweise besseren Schutz vor arbeitsbedingten Risiken und ein höheres Potential an Lebenschancen bieten.

In Abgrenzung zum Arbeitsbegriff, der sogenannte "Jedermannstätigkeiten" einschließt, ist der "Beruf" als eine bestimmte Organisationsform *spezialisierter* Arbeitskraft zu verstehen, bei der "*inhaltlich besondere Fähigkeiten als Ware angeboten werden*" (Beck et al. 1980, S. 37). Auf der Grundlage einer bestimmten Spezialisierung und Kombination von Leistungen, die üblicherweise über besondere Ausbildungsgänge vermittelt werden, unterliegen die persönlich einzigartigen Arbeitsfähigkeiten eines Menschen in der berufsbedingten "Organisation" von Arbeitskraft gewissen Standardisierungseffekten. Der Erwerb und die Vermarktung arbeitsrelevanter Fähigkeiten muß sich an gesellschaftlich vorgegebenen Spezialisierungs- "Mustern" oder "Schablonen" orientieren (vgl. Brater und Beck 1983, S. 209f.; 1977): "Diese institutionalisierten, dem einzelnen vorgegebenen Muster der Zusammensetzung und Abgrenzung spezialisierter Arbeitsfähigkeiten, die gewöhnlich mit einem eigenen Namen benannt werden (...) und den Ausbildungen als differenzierendes und strukturierendes Organisationsbild zugrundeliegen, nennen wir *Berufe*" (Brater und Beck 1983, S. 209).

Als eine besondere soziale Organisationsform der Bereitstellung von Arbeitsvermögen zeichnen sich Berufe vor allem durch ihre Dauerhaftigkeit, ihre Standardisiertheit und durch die Spezialisierung von Fähigkeiten aus (vgl. Beck et al. 1980, S. 25). Dabei ist die jeweilige Zusammensetzung und Abgrenzung des für einen bestimmten Beruf typischen Spezialgebietes und Qualifikationsprofils ein "*labiles, prinzipiell veränderbares Resultat historischer Auseinandersetzungen um mehr oder weniger günstige 'Kompetenzschneidungen'*" (Beck et al. 1980, S. 40). Berufe sind somit ein Ergebnis *sozialer Definitionen und Entscheidungen*, in denen die berufspolitischen Auseinandersetzungen sozialer Akteure um die Aneignung oder Verteidigung bestimmter Kompetenz- und Qualifikationselemente zum Ausdruck kommt, mit denen günstige oder ungünstige Markt-, Macht- und Einkommenschancen verbunden sind (vgl. Brater und Beck 1983, S. 211, 213f.; 1978).

"In diesem Sinne können wir Berufe *definieren* als *relativ tätigkeitsunabhängige, gleichwohl tätigkeitsbezogene Zusammensetzungen und Abgrenzungen von spezialisierten, standardisierten und institutionell fixierten Mustern von Arbeitskraft*, die u.a. als Ware am Arbeitsmarkt gehandelt und gegen Bezahlung in fremdbestimmten, kooperativ-betrieblich organisierten Arbeits- und Produktionszusammenhängen eingesetzt werden" (Beck et al. 1980, S. 20).

In der Berufssoziologie wird meist unterstellt, daß Berufe unter den Bedingungen des Warenaustausches gewisse *Schutzfunktionen* herausbilden (müssen), durch die sich die Vermarktungsbedingungen des qualifizierteren Arbeitskräfteangebotes besonders unter dem Aspekt des Schutzes vor Dequalifizierung, Konkurrenz und Ausbeutung verbessern lassen (vgl. z.B. Beck et al. 1980, S. 41, 36f., 39; vgl. auch die "Orientierungs-, Entlastungs- und Gegenmachtfunktionen" der Berufsform von Arbeitskraft für die Arbeitenden, S. 81; vgl. auch Brater und Beck 1983, S. 216ff.). Eine wesentliche, für die soziale Begrenzung von arbeitsbedingten Risiken bedeutsame Schutzfunktion dürfte vor allem darin liegen, daß sich mit der Berufsform von Arbeitskraft einerseits die Chancen der Berufstätigen verbessern, sozial anerkannte Grenzen der Nutzung ihres Arbeitsvermögens und ihrer Arbeitskraft zu konstituieren, andererseits "bildet der in Berufen institutionalisierte Konsens bezüglich der Angemessenheit von Leistung und Gegenleistung auch für die Betriebe eine wichtige *Legitimationsgrundlage*, mit der viele potentielle Konflikte entschärft werden" (vgl. Brater/Beck 1983, S. 217, 219).

Die Verwirklichung berufsbezogener Schutzfunktionen ist aber in hohem Maße von den Chancen und Fähigkeiten der berufsförmig organisierten Arbeitskräfte abhängig, ihre strategisch günstigere Markt- und Machtposition auch als eine risikoreduzierende Ressource einzusetzen. Dieses Risikobewältigungspotential scheint den Fernfahrern aber weitgehend zu fehlen, soweit der lediglich formal anerkannte Berufstitel des Berufskraftfahrers alles in allem eher die Anzeichen für einen prekären Verberuflichungsprozeß aufweist.

Dabei scheinen die beruflichen Aussichten für qualifizierte Berufskraftfahrer auf den ersten Blick gar nicht so schlecht zu stehen. Vor dem Hintergrund einer überalterten Fahrerstruktur<sup>23</sup>, einer bislang weitgehend vernachlässigten Berufsausbildung junger Fahrer und Fahrerinnen sowie einer insgesamt noch mangelnden Heranbildung qualifizierten Personals über betriebsinterne Fort- und Weiterbildungsmaßnahmen wird im Transportgewerbe seit geraumer Zeit ein gravierender *Mangel an qualifizierten Fachkräften* beklagt (vgl. z.B. ibv Nr. 34/1973,

---

23 Die *Alterstruktur* der hauptberuflichen Kraftfahrzeugführer weicht in wesentlichen Merkmalen von der durchschnittlichen Altersstruktur der Erwerbsbevölkerung insgesamt ab (vgl. Schäfer/Steininger 1989, S. 100, im Anschluß an Hentschel 1983, S. 14): Vor allem wegen des höheren Berufseinstiegsalters (Führerscheinerwerb) sind die unteren Altersklassen der bis zu 25jährigen bei den Fahrern unterdurchschnittlich häufig besetzt, und die mittleren Altersgruppen sind deutlich überrepräsentiert, während die Alterskurve bei den höheren Altersklassen schneller abnimmt als bei den Erwerbstätigen insgesamt.

S. 1265; von Berg 1982, 1983; Reich 1990). Vor allem die Rekrutierung "junger, engagierter Mitarbeiter" wird als notwendig erachtet, um die grassierenden Personalprobleme im Gütertransportgewerbe zu bewältigen (vgl. Reich 1990, S. 329). Auch die rasante Entwicklung des Güterverkehrsaufkommens und der steigende Innovations- und Qualifikationsbedarf im Transportsektor in Richtung auf eine Ausweitung des Serviceangebotes bieten eigentlich gute Voraussetzungen für eine arbeitsmarktpolitische Stärkung der Position der Berufskraftfahrer.

Eine bestehende *Facharbeiterlücke* kann aber nur dann als ein Indiz für eine vergleichsweise starke Position der Angebotsseite auf dem Arbeitsmarkt gewertet werden, wenn es den qualifizierten Kräften gelingt, aus den Ausbildungsdefiziten einen arbeitsmarkt- sowie arbeits- und leistungspolitischen Nutzen zu schlagen. Genau dies scheint aber auf die Berufskraftfahrer nicht zuzutreffen. Im Gegenteil: In der Praxis wird der Bedarf nach qualifizierten Fachkräften auf eine Weise befriedigt, die eine "soziale Schließung" der arbeitsmarktrelevanten Fähigkeiten auf seiten der formell höherqualifizierten Berufskraftfahrer geradezu unterläuft. Für diese Annahme spricht der vergleichsweise *geringe Ausbildungsstand* und die *erhöhte Arbeits- und Berufsmobilität* hauptberuflicher Kraftfahrzeugführer, die von Schäfer und Steininger (1989, S. 2, 100ff.) als ein spezifisches Merkmal dieses Tätigkeitsfeldes gewertet wird.

Der *Ausbildungsstand* der Berufskraftfahrer (Berufskennziffer BKZ 714) liegt deutlich unter dem des Durchschnitts der Erwerbstätigen (vgl. Hentschel 1983, S. 14): Im Jahre 1979 haben 45% der "Kraftfahrzeugführer(innen)" *keine* abgeschlossene Berufsausbildung (nur 28% bei den Erwerbstätigen insgesamt) und von den 55% der Kfz- Führer(innen) mit Berufsausbildung hatten 2% eine Fachschulausbildung, 7% eine Berufsfachschulausbildung und 46% eine ausschließlich betriebliche Ausbildung. Auffallend ist dabei, daß sich eine große Zahl der berufstätigen Kraftfahrer aus handwerklichen und gewerblichen Berufen rekrutiert, die durch Ausbildungsüberschüsse gekennzeichnet sind (vgl. Florian 1994.<sup>24</sup>

"Die betriebliche Ausbildung, die Kraftfahrzeugführer nachweisen können, hat entweder gar nichts oder nur teilweise - etwa Kfz- Schlosser - mit ihrem aktuellen Beruf zu tun. Sie kommen vornehmlich aus folgenden Ausbildungsfachrichtungen:

- Kfz- , Landmaschinentechniker (22%),
- Tischler, Holzmechaniker (7%),

---

24 Plänitz (1983, S. 228ff.) ist bei einer Befragung von 230 Fernfahrern zu dem Ergebnis gelangt, daß 68,7% der Befragten einen abgeschlossenen Lehrberuf hatten, während 11,3% vor ihrer Tätigkeit als Fernfahrer angelernte Tätigkeiten, 19,1% sogar nur ungelernete Tätigkeiten ausgeführt hatten. Aber nur bei rund der Hälfte der Fahrer, die vorher einen Beruf erlernt hatten, war eine Tätigkeit im erlernten Beruf die letzte ausgeübte Tätigkeit vor dem Wechsel, so daß insgesamt nur etwa ein Drittel (34,8%) der befragten Fernfahrer vorher als Facharbeiter tätig waren; rund ein Fünftel war vor ihrer Fernfahrertätigkeit bereits als LKW- Fahrer beschäftigt und 13,5% waren vorher Soldaten.

- Maschinen-, Betriebsschlosser (7%),
- Groß-, Einzelhandelskaufmann, Verkäufer (6%),
- Bäcker, Konditor (6%).

Die gleichen Ausbildungsberufe wurden mit ähnlichen Anteilswerten auch 1970 bei den Kraftfahrzeugführern festgestellt. D.h. dieser Beruf ist eine Art Auffangbecken für 'Ausbildungsüberschüsse' in bestimmten Ausbildungszweigen" (Hentschel 1983, S. 14).

Hofbauer und Nagel (1987) sind in einer Längsschnittstudie des Instituts für Arbeitsmarkt- und Berufsforschung über die Mobilität nach Abschluß der betrieblichen Berufsausbildung zu dem Ergebnis gelangt, daß die Berufskraftfahrer (Berufskennziffer 714) nur in vergleichsweise geringem Maße von Abgängen in andere Berufsklassen betroffen sind, zugleich aber einen extrem hohen Zugang an Berufswechslern aus anderen Berufen zu verzeichnen haben (202% bei einer durchschnittlichen Zugangsquote - nach eigenen Berechnungen - von etwa 24%.<sup>25</sup> Die Berufskraftfahrer lassen sich deshalb einem Berufstypus zuordnen, in dem insgesamt weniger Personen ausgebildet als hinterher beschäftigt werden. Dabei scheint die Metapher eines Auffangbeckens gut geeignet zu sein, um einerseits die Residualisierungsgefahren zum Ausdruck zu bringen, von denen die Berufskraftfahrer in der Tendenz stark bedroht sind, und andererseits, um die Heterogenität der Tätigkeitsfelder und die Schwierigkeiten zu verbildlichen, die mit der sozialen Integration und Gruppierung sowie mit der berufspolitischen Repräsentation der aus etablierteren Ausbildungsberufen "Ausgestoßenen" oder "Übriggebliebenen" verbunden ist.

Erfolgreiche berufspolitische Strategien sind stets an die Existenz oder Herausbildung von "*beruflichen Teilarbeitsmärkten*" gebunden (zur Theorie der Arbeitsmarktsegmentierung vgl. Sengenberger 1978), gleichsam als ein struktureller Ausdruck für den unter den Bedingungen von Lohnarbeit herrschenden Zwang, sich zu *spezialisieren*. Erst die für einen Beruf unverwechselbaren Qualitätsmerkmale erlauben es, besondere, gegen andere konkurrierende Arbeitskraftmuster deutlich abgrenzbare Fertigkeiten und Kompetenzen zu erwerben (und glaubwürdig zu verkörpern), die für die materielle und soziale Existenzsicherung

---

25 Bei näherer Analyse zeigt sich, daß die Tätigkeit als Kraftfahrzeugführer vor allem für Kraftfahrzeugmechaniker, Landwirte, Landmaschinenmechaniker, Maurer, Karosseriebauer, Fleischer, Köche, Dachdecker, Tischler und Holzmechaniker sowie für Gas- und Wasserinstallateure der häufigste Beschäftigungsberuf von Berufswechslern nach der betrieblichen Berufsausbildung ist und von Zimmerern, Konditoren, Elektroinstallateuren, Raumausstattern, Bäckern sowie Malern und Lackierern als zweithäufigster Beschäftigungsberuf genannt wird (vgl. Florian 1994 im Anschluß an Hofbauer und Nagel 1987, S. 60f., Übersicht 19). Die Berufskraftfahrer selber sind nach einem Berufswechsel am häufigsten in Lagerverwaltung und Magazin (10%) sowie als Verkäufer (6%) oder als Lager- und Transportarbeiter (5%) tätig (Hofbauer und Nagel 1987, a.a.O.).



verwertbar sind (vgl. Beck et al. 1980, S. 75) und darüber hinaus auch für arbeitspolitische Ziele eingesetzt werden können (vgl. auch Kapitel 5.2).

Den Anbietern von Arbeitskraft und ihren Verbänden stehen grundsätzlich vier strategische Varianten zur Verfügung, durch die sich das Arbeitsmarktgeschehen berufspolitisch beeinflussen läßt (vgl. Beck et al. 1980, S. 82 - 89): erstens Strategien, mit denen sich die *eigene Unverzichtbarkeit und Unersetzbarkeit* steigern läßt, zweitens die strategische *Reduzierung der inner- und zwischenberuflichen Konkurrenz*, drittens Strategien zur *Erweiterung möglicher Einsatzfelder* sowie viertens Strategien der *Ersetzung von Fremdkontrollen durch Eigenkontrollen*.

Neben diesen eher globalen berufspolitischen Kennzeichen für erfolgreiche Verberuflichungsprozesse kommen weitere Merkmale in Frage, die auf der Grundlage eines stabilen Beschäftigungssektors gute Verberuflichungschancen für Facharbeitskräfte in Aussicht stellen. Dies gilt einerseits für die Verfügung über *anerkannte* berufliche Qualifikationen und für Möglichkeiten, zusätzliche, praktisch verwertbare und arbeitsmarktgängige Qualifikationen durch *anerkannte* Weiterbildungsmaßnahmen zu erwerben, andererseits für befriedigende Arbeitsplatzalternativen innerhalb des Betriebes oder im Beschäftigungsfeld sowie für befriedigende Laufbahnmöglichkeiten, die durch attraktive Karrieremuster mit realistischen Aufstiegschancen gegeben sind (vgl. Schäfer und Steininger 1989, S. 5f.). Ein hohes Ausmaß an Arbeits- und Berufsmobilität ist dagegen eher als ein Anzeichen dafür zu werten, daß es den Angehörigen eines Berufes nur in vergleichsweise geringem Maße gelungen ist, in den Genuß der Vorzüge eines gesellschaftlich anerkannten Berufes zu kommen, vor allem dann, wenn der Berufswechsel mit einem Verlust des Facharbeiterstatus verbunden ist.

Bei näherer Betrachtung wird der *defensive* Charakter der erhöhten *Arbeits- und Berufsmobilität* von Berufskraftfahrern deutlich, da viele Fahrer mit beruflichen Veränderungen nicht in erster Linie eine Verbesserung ihrer beruflichen Position anstreben, sondern eher das Ziel verfolgen, riskante Brüche in ihrem beruflichen Werdegang zu vermeiden (vgl. Schäfer und Steininger 1989, S. 2 und 100ff.). Bislang hat sich im Bereich des Straßengüterverkehrs noch kein fachlicher Teilarbeitsmarkt herausgebildet, aus dem die Berufskraftfahrer einen formellen Nutzen ziehen könnten, der über das informelle Senioritätsprinzip hinausreicht. Mögliche berufspolitische Strategien, mit denen sich die eigene Unverzichtbarkeit und Unersetzbarkeit steigern und die inner- und zwischenberufliche Konkurrenz regulieren oder sogar reduzieren ließe (z.B. Abschottung gegenüber verwandten Berufen, Marktzugangskontrolle, Absprachen oder Verrechtlichung der bestehenden Arbeitsteilung, vgl. Beck et al. 1980, S. 85ff.), werden - sofern es sie überhaupt in einem nennenswerten und nachvollziehbaren Umfang gegeben hat - durch eine Entwertung des Facharbeiterstatus und eine forcierte Rekrutierung und Nachqualifizierung von "Jedermännern" unterlaufen. Von einer Erweiterung möglicher Einsatzfelder oder gar einer Ersetzung der

Fremdkontrolle durch Eigenkontrolle - beides berufspolitische Ziele, die eher dem strategischen Arsenal von Professionen zuzuordnen sind - kann bei Berufskraftfahrern erst recht keine Rede sein. Dies gilt, solange sich die typischen Karriere- und Berufsverlaufmuster als eine Sackgasse erweisen und trotz aller Orientierung an der Deregulierung des europäischen Transportbinnenmarktes der Ruf nach einer verschärften öffentlichen Kontrolle in den letzten Jahren im Gefolge schwerer LKW- Unfälle sogar noch zugenommen hat.

Vor dem Hintergrund der im Transportgewerbe beklagten Knappheit an qualifizierten Arbeitskräften wurden im Laufe der achtziger Jahre aufeinander abgestufte *Konzeptionen zur beruflichen Fortbildung und Umschulung von Kraftfahrern* entwickelt (vgl. im einzelnen Florian 1994).<sup>26</sup> Angesichts der relativ geringen Beteiligung von Auszubildenden an der Erstausbildung zum Berufskraftfahrer wird vor allem über Umschulungsmaßnahmen eine weitreichende Öffnung des Berufsfeldes für einen breiten Kreis potentieller Interessenten anvisiert. Damit gelingt es den Transportunternehmen zugleich, die arbeitsmarktstrategische Position der Fahrer zu schwächen.

Im Anschluß an Sengenberger (1978, S. 32, 38) werden auf seiten der Arbeitskraftkäufer zwei mögliche Strategien zur Überwindung der Knappheit an qualifizierten Arbeitskräften unterschieden. Zum einen können die betroffenen Betriebe eine *Abschirmung ihrer Kernbelegschaft* gegenüber Abwanderungstendenzen versuchen. Diese Arbeitsmarktstrategie scheint im Straßengütertransportgewerbe momentan nicht angesagt zu sein, weil Teile der Kernbelegschaft mit zunehmendem Alter und steigenden Verschleißerscheinungen sogar eher dazu "bewegt" werden müßten, auf außerberufliche oder außerbetriebliche Schonarbeitsplätze abzuwandern, damit die jungen und engagierten Arbeitskräfte in ihre begehrte berufliche Position aufrücken können. Außerdem gibt es keinen fachlichen Teilarbeitsmarkt für Berufskraftfahrer(innen) mit einem festen Karrieremuster, der sich für eine Segmentierungsform eignet, wie sie für industrielle Facharbeiterberufe üblich ist. Deshalb scheint im Straßengütertransportgewerbe gegenwärtig eher die Alternativstrategie verfolgt zu werden, nämlich die *Mobilisierung von sogenannten "Jedermanns- Qualifikationen"*.

Im Straßengütertransport muß der Begriff der "Jedermanns- Qualifikation" allerdings ziemlich weit gefaßt werden, so daß hierunter nicht nur angeleitete und Hilfsarbeitskräfte ohne jede Berufsausbildung zu fassen sind, sondern auch jene

---

26 Mit beruflichen Fortbildungsmaßnahmen, die bekanntlich einer Erweiterung der in einem anerkannten Ausbildungsberuf bereits erworbenen Qualifikationen dienen (§ 1 BBiG von 1969, zitiert nach Hobbensiefken 1980, S. 182), wird eine allgemeine Anhebung des Leistungs- und Qualifikationsniveaus eines Berufes bezweckt, während berufliche Umschulungsmaßnahmen vorrangig das Ziel verfolgen, Arbeitskräfte aus anderen Berufen für die betreffende berufliche Tätigkeit anzuwerben und zu qualifizieren (vgl. ebd.).

Facharbeiter, die in anderen Berufen ausgebildet wurden, bevor sie als angeleitete Kraftfahrzeugführer im Straßengütertransport tätig werden, oder die nach einer weiterqualifizierenden Umschulungsmaßnahme als "Kraftfahrer", als "Lastzugfahrer" oder sogar als anerkannte "Berufskraftfahrer" beschäftigt werden. Eine Entwertung von Facharbeiterqualifikationen durch formal anerkannte Fort- und Weiterbildungsmaßnahmen? Dies muß auf den ersten Blick unsinnig erscheinen. Bei genauerer Betrachtung läßt sich jedoch die Annahme erhärten, daß die Verberuflichung von Kraftfahrern im Straßengütertransportgewerbe nicht allein zu einer Überwindung der Facharbeiterlücke genutzt wird, sondern zugleich als eine Verberuflichung zum "Nulltarif" erfolgt, d.h. *ohne* die "Nebenkosten" einer üblicherweise mit Verberuflichungsprozessen verbundenen Konstruktion fachlicher Teilarbeitsmärkte und der darin stark verankerten Facharbeiterpositionen.

Der Angelpunkt dieser zwiespältigen Rekrutierungsstrategie ist zum einen das relativ geringe Berufsprestige und die mangelnde praktische gesellschaftliche Anerkennung des Facharbeiterstatus von "Berufskraftfahrern". Zum anderen existiert ein schier unerschöpfliches Reservoir an "Jedermännern", die trotz ihrer heterogenen beruflichen Biographie und Herkunft als ausreichend qualifiziert oder zumindest qualifizierbar erscheinen, um hauptberuflich als LKW-Fahrer tätig zu werden, oder die sich sogar als Berufskraftfahrer (weiter) qualifizieren, ohne die üblicherweise mit dem Facharbeiterstatus verbundenen "Rechte" und "Ressourcen" einzufordern. So sind beispielsweise die Werbungsstrategien der Anbieter von Arbeitsplätzen und Weiterbildungsmaßnahmen für das Anwerben von "Jedermännern" bezeichnend, da hier höchst undifferenziert "Arbeitslose", "Ungelernte", "Umschüler" oder "Aus- und Übersiedler etc." als Zielgruppe für die Umschulung zum Berufskraftfahrer angesprochen werden (vgl. z.B. Reich 1990, S. 334 sowie Abb. 3). Die gezielte Werbung von "Jedermännern" dürfte zwar den Maßnahmeträgern ausreichende Teilnehmerzahlen gewährleisten, der Verberuflichung von LKW-Fahrern wird jedoch mit der Durchführung solcher "Jedermann"-Umschulungen eher ein Bärendienst erwiesen. Ob diese "Strategie" darüber hinaus geeignet ist, einen Beitrag zu leisten für die Bewältigung der hohen logistischen Qualitätsanforderungen im europäischen Transportbinnenmarkt, erscheint zweifelhaft.

Die rechtliche, sozialversicherungsrelevante Anerkennung der Berufskraftfahrer als Facharbeiter darf somit nicht über den tatsächlichen "Marktwert" dieser Umschulungsmaßnahmen hinwegtäuschen, der nach meinem Eindruck eher skeptisch zu beurteilen ist. Selbst die meist als Rechtsanspruch fraglos vorausgesetzte formale Anerkennung der Berufskraftfahrer durch die Sozialversicherungsträger muß sich beispielsweise im Falle einer Berufsunfähigkeit erst noch im Einzelfall erweisen. Der formalrechtliche Anspruch auf Berufsunfähigkeitsrente oder auf Umschulungsmaßnahmen muß in der Rechtspraxis nämlich erst einmal faktische Anerkennung finden und den betroffenen Berufskraftfahrern vor einem

### Abb. 3: Zeitungsanzeigen für die Umschulung zu und Anstellung von Berufskraftfahrern

"Umschulung zum **Berufskraftfahrer/in** für Arbeitslose u. Aussiedler. Förderung durch das Arbeitsamt möglich. (...) Verkehrsschule Herne" ("Revier Markt", Regionalausgabe Ruhr-Ost, 9. Jg., Nr. 40 vom 25.9.1991, S. 3).

**"Arbeitslos? oder ohne Berufsausbildung?**  
Die Transportwirtschaft braucht Fachpersonal - Ihre Alternative: Umschulung zum/zur **Berufskraftfahrer/in** Klasse II und Gefahrgut-Ausbildung ist enthalten. Das Bildungswerk der Transportunternehmen führt eine neue Schulungsmaßnahme durch. Gegebenenfalls werden die Kosten vom Arbeitsamt übernommen. Abschluß: IHK-Prüfung. Schulungsort: Münster. (...) Bildungswerk Verkehrsgewerbe Westfalen-Lippe e. V." ("Westfälische Nachrichten" Nr. 127 vom 2.6.1990).

"Wir suchen **Kraftfahrer Kl. II** - auch Studenten als Aushilfen - vorwiegend für den Nahverkehr und **Studenten** mit Führerschein Kl. III für wöchentlich abzustimmende Arbeitszeiten. Lieferfahrten tagsüber oder nachts" ("Kaufen + Sparen", Verbraucherzeitung für Münster u. d. Münsterland, 1.10.1992.)

"Für Arbeitslose - Umschüler - Ungelernte **Berufskraftfahrer-Umschulung** auch ohne Klasse-3-Führerschein, für Güter- und Personenverkehr und **Gefahrgutfahrer-Ausbildung**. Wir schulen auf eigenen modernen Fahrzeugen und bereiten Sie persönlich auf die Facharbeiterprüfung bei der IHK vor. (...) Ausbildungszentrum Transport und Verkehr Fahrschule Derendorf" ("Westfälische Nachrichten" vom 18.5.1991).

"Arbeiten Sie auf Zeit. Wir suchen Aushilfskräfte. Studentinnen für Büro und Verkauf. Studenten als Kraftfahrer, Bauwerker, Lagerarbeiter und Packer. Zeitarbeit-Vermittlung des Arbeitsamtes" ("InDopendent", Campus-Zeitung für Dortmund, Nr. 15 vom 12.5.-23.5.92, S. 9).

**Verweis auf "Anlernberufe" schützen. Daß sich dieser theoretische "Berufsschutz" praktisch als durchaus prekär erweisen kann, zeigt ein Rechtsgutachten von Stooß (1991), in dem es darum geht, ob es zumutbar ist, daß die gesetzliche Rentenversicherung einen im Handwerksberuf als Maler und Lackierer sowie als Berufskraftfahrer Ausgebildeten bei Berufsunfähigkeit auf sogenannte "Anlernberufe" verweisen und damit dem Risiko eines Verlustes seiner "Beruflichkeit" aussetzen darf.<sup>27</sup>**

---

<sup>27</sup> Bezeichnend ist in diesem Zusammenhang die Argumentation von Stooß, der sich redlich bemüht, den Facharbeiterstatus des Klägers mit berufskundlichem und berufsstatistischem Material zu verteidigen. Angesichts der Doppelqualifikation des Klägers finden sich qualifikationsbezogene Argumente aber vorwiegend nur in Bezug auf die handwerkliche Ausbildung zum Maler und Lackierer (vgl. S. 1389), während die Argumente für den Facharbeiterstatus des Kraftfahrzeugführers weitgehend quantitativ ausgerichtet sind (z.B. auf das Einkommen bezogen werden, S. 1388) und keinen expliziten Hinweis auf den hohen Anteil an "qualifizierten Kräften" in diesem Beruf erlauben (S. 1389). Einer der Verweisungsberufe (BKZ 521 "Warenprüfer, -sortierer") hebt sich sogar noch positiv gegenüber dem Beruf des Berufskraftfahrers hervor, da in ihm deutlich mehr Arbeitskräfte einen Fachkräftestatus (als Selbständige bzw. oberhalb der Einfacharbeitsplätze der Un- und Angelernten) aufweisen konnten (43% gegenüber 38% bei den Berufskraftfahrern)

Untersucht man die typischen *Berufsverläufe* von Berufskraftfahrern, so zeigt sich, daß nur eine vergleichsweise geringe Anzahl der Fahrer, die als junge Menschen den Berufsweg des hauptberuflichen Kraftfahrzeugführers eingeschlagen haben, während des gesamten Erwerbslebens in diesem Tätigkeitsfeld verbleibt (Schäfer und Steininger 1989, S. 2). In den Betrieben wie im gesamten Tätigkeitsfeld für hauptberufliche Fahrer und Berufskraftfahrer sind häufig *keine befriedigenden Arbeitsplatzalternativen* vorhanden, wodurch die Fahrer, die aus gesundheitlichen Gründen mit den ausgeprägten Belastungen und Beanspruchungen ihrer Tätigkeit nicht mehr fertig werden, in der Mehrheit der Fälle zu einem Betriebs- oder Tätigkeitswechsel gezwungen werden, mit dem häufig ein *Status- und Qualifikationsverlust* verbunden ist (vgl. Schäfer und Steininger 1989, S. 5). Wie Hofbauer und Nagel (1987, S. 55f.) in einer Untersuchung der Statusmobilität ausgewählter Berufsgruppen gezeigt haben, sind Berufskraftfahrer (BKZ 714) im Vergleich zu anderen Berufen durch einen überdurchschnittlich hohen Statuswechsel in die Position von Hilfs- und angelernten Arbeitskräften betroffen, was zu einer Entwertung ihrer Facharbeiterqualifikation führt.<sup>28</sup>

"Es gibt nur wenige, speziell auf die Gruppe der Fahrer zugeschnittene Weiterbildungsangebote. Diese beruflichen, betrieblichen oder auf das Fahrverhalten zugeschnittenen Angebote können darüber hinaus nur eingeschränkt wahrgenommen werden (Unabkömmlichkeit in der Firma, ungünstige Arbeitszeiten usw.). Eine individuelle oder betriebliche Laufbahnplanung, die unter anderem auch als präventive Maßnahme für einen späteren Arbeitsplatz- oder Tätigkeitswechsel gedacht sein könnte, ist deshalb für eine größere Gruppe von Fahrern unter diesen Bedingungen von vornherein ausgeschlossen. Insofern stellt sich dieser Beschäftigungssektor für den Berufsweg des Fahrers aus heutiger Sicht überdurchschnittlich häufig als Sackgasse dar" (Schäfer und Steininger 1989, S. 6).

In seiner Studie über britische Lastwagenfahrer macht Hollowell (1968, S. 57ff., besonders S. 68 und 82) deutlich, daß der Berufsverlauf der Fahrer durch bestimmte *Karrieremuster* strukturiert ist. Die "typische" Arbeitskarriere eines

---

und auch der Anteil derer, die auf der Basis eines Fachschul-, Fachhochschulabschlusses und darüber ihre Tätigkeit in der Berufsordnung ausüben, ebenfalls höher liegt (7% gegenüber ca. 3% bei den Berufskraftfahrern; vgl. S. 1387 und 1389). Der Verweis auf die Neuheit der Fachausbildung ist dabei sicherlich richtig (S. 1387), zeigt aber zugleich, wie prekär der Facharbeiterstatus der Berufskraftfahrer letztlich einzuschätzen ist.

28 Während der Anteil der am 31.12.1984 als Hilfs- bzw. angelernte Arbeiter(innen) tätigen Absolventen einer 1984 abgeschlossenen Facharbeiterausbildung im Durchschnitt bei 18% liegt, sind immerhin 44% der im gleichen Jahr ausgebildeten Berufskraftfahrer(innen) nur als Hilfs- bzw. angelernte Arbeitskräfte beschäftigt (Hofbauer und Nagel 1987, S. 55f., Übersicht 15). Von den Ausbildungsberufen, in denen 1984 mindestens 300 Personen ihre Ausbildung abgeschlossen haben, wird dieser *Verlust an beruflichem Status* nur noch von Winzern und Winzerinnen (47%) sowie von Hüttenfacharbeitern und Verfahrensmechanikern (57%) übertroffen (ebd., S. 55).

**hauptberuflichen LKW- Fahrers und die dabei wirksamen Motive für die berufliche Mobilität lassen sich dabei alters- und statusbezogen - nach verschiedenen Stadien des Berufsverlaufs unterschieden - wie folgt rekonstruieren (vgl. ebd., S. 68 und 27- 29 sowie Schäfer und Steininger 1989, S. 102):**

In der "Probezeit" ("Trial Work Period") zwischen dem 15. und 20. Lebensjahr, die den künftigen Fahrern durch gesetzliche Altersbeschränkungen auferlegt wird, erscheint das LKW- Fahren bereits als eine "greifbare" Berufstätigkeit.

Die berufliche Sozialisation erfolgt zwischen dem 21. und 25. Lebensjahr ("Shunting I", im dt. etwa: "Rangieren") vor allem im lokalen Güterverteilverkehr, wo die LKW- Fahrer ihre fahrertypischen Statusvorstellungen erwerben. Der Güterfernverkehr erscheint als eine abenteuerlichere und weniger monotone Tätigkeit als die Arbeit im lokalen Bereich. Der Fahrer hat bereits familiäre Verpflichtungen, die sich durch das höhere Einkommen im Fernverkehr eher finanzieren lassen. Die Tätigkeit als Fernfahrer erscheint als ein "natürlicher Aufstieg" gegenüber der Arbeit im Nahverkehr.

Vom 25. bis 35. Lebensjahr erfolgt der Wechsel in den Güterfernverkehr ohne feste Tour und Ladung ("Tramping", im dt. etwa das Herumtreiben eines Vagabunden oder Landstreichers). Die Arbeitszeit hängt davon ab, wo eine neue Ladung gefunden wird. Ladetätigkeiten gehören wie das Fahren zur Arbeitsaufgabe. Es werden Erfahrungen mit verschiedenartigen Gütern, mit deren Verladung und Sicherung gesammelt. An der altersbedingten "Kräfteschwelle" tauchen erste gesundheitliche Probleme auf. Der Druck aus Familie und Freundeskreis nimmt zu, der Wunsch nach einem geregelten (Familien-)Leben wächst. Die höchste Stufe in der möglichen Karriere eines Fahrers ist noch nicht erreicht, wird aber angestrebt.

Vom 36. bis 55. Lebensjahr erfolgt ein Wechsel in den Fernverkehr auf festen, geregelten Touren, die den Fahrer in der Arbeitswoche nur noch ein bis zwei Tage von Zuhause fort führen ("Trunking"; im dt. bedeutet "trunk" soviel wie "Fernfahrer im Linienverkehr"). Das Trunking ist eine Arbeit für erfahrene Fahrer. Der höchste Status als Fahrer ist zwar erreicht, aber gesundheitliche Probleme (aufgrund psycho- physischer Veränderungen, Nachtarbeit) nehmen zu und die Schwierigkeiten mit der Familie und dem Freundeskreis verstärken sich.

Vom 56. bis 65. Lebensjahr erfolgt ein Abstieg zum Verteilfahrer ("Shunting II or Retrial Work Period"), jedoch mit anspruchsvolleren Aufgaben als zu Beginn der Tätigkeit als LKW- Fahrer und mit leichteren Tätigkeiten (z.B. durch Entladung per Kran). Oder es findet ein Umstieg auf andere Arbeitstätigkeiten statt, da die schwere körperliche Arbeit nicht mehr geleistet werden kann und im Transportbetrieb keine Arbeitsplatzalternativen zur Verfügung stehen. Danach erfolgt der Eintritt in den Ruhestand.

**Einen vertiefenden Einblick in die potentiellen *Motive des Arbeitsplatz- , Tätigkeits- oder Berufswechsels* von LKW- Fahrern vermittelt eine finnische Untersuchung. Backmann und Järvinen (1983, zitiert nach Schäfer und Steininger 1989, S. 101f.) haben die Arbeitsbedingungen, die gesundheitliche Situation und den Berufsverlauf von 1.165 hauptamtlichen Fahrern im Fern- und Verteilverkehr, von Sonderguttransporten sowie im Busverkehr zwischen 1969 und 1979 untersucht und damit ungeachtet der Verschiedenartigkeit des interkulturellen Kontextes offenbar kulturübergreifende Problemstellungen von Berufskraftfahrern gefunden. Differenziert nach dem Lebensalter gaben 500 der befragten Fah-**

rer die folgenden subjektiven Einschätzungen der Gründe für ihren Tätigkeitswechsel an (vgl. Backmann und Järvinen 1983, S. 39):

"Bei den jüngeren Fahrern bis 34 Jahren standen offensichtlich *Einkommenserwartungen* (41 Prozent) deutlich im Vordergrund. Mit zunehmendem Lebensalter nimmt die Bedeutung des Einkommens als Mobilitätsgrund jedoch kontinuierlich ab und erhält bei den über 50jährigen einen Tiefstand (7 Prozent).

Umgekehrt liegt der Sachverhalt bei der *'Schwere der Arbeit'*. Die Schwere der Arbeit nimmt als Grund für den Tätigkeitswechsel im Berufsverlauf kontinuierlich zu und wird von 35 Prozent der Fahrer über 50 Jahre als ausschlaggebender Faktor genannt.

Demgegenüber schwankt die Zahl der Fahrer, welche die *Unregelmäßigkeit der Arbeitszeiten* als Ursache des Berufswechsels angegeben haben. So ist bei den 40 bis 44jährigen sowie den über 50jährigen dieser Faktor offensichtlich weniger bedeutend als bei den anderen Altersgruppen, bei welchen 17 bis 19 Prozent der Fahrer diesen Aspekt als wichtig erkannten.

Die Angaben zur *Gesundheit* streuten folgendermaßen: Von den jüngeren Fahrern bis 34 Jahren standen in 6 Prozent der Fälle gesundheitliche Probleme im Vordergrund. Der Prozentsatz steigt mit dem Alter kontinuierlich an, verringert sich aber bei den über 50jährigen. Offensichtlich hat bis zu diesem Alter bereits eine deutliche gesundheitspezifische Selektion stattgefunden, was Backmann (...) [1983a, S. 30ff., M.F.] anhand der Ergebnisse einer Querschnittsuntersuchung bei 633 aktiven Fahrern weiter erhärten konnte" (Schäfer und Steininger 1989, S. 103f.; Hervorhebungen durch M.F.).

**In einer Sonderauswertung bundesdeutscher Krankenkassendaten (AOK, BKK) haben Schäfer und Steininger (1989, S. 131- 138) fünf typische "Endpunkte" von Fahrerkarrieren im Straßengüterverkehr gefunden, die aus gesundheitsbedingten beruflichen Brüchen resultieren.**

Die günstigste Möglichkeit, eine Fahrerkarriere aus gesundheitlichen Gründen zu beenden, sehen Schäfer und Steininger in der *innerbetrieblichen Umsetzung*. Angesichts der vielen Klein- und Mittelbetriebe, in denen keine Arbeitsplatzalternativen bestehen, dürfte diese Chance allerdings nur für einen geringen Teil der Fahrer verfügbar sein. Der innerbetriebliche Tätigkeitswechsel erfolgt dabei zudem meist auf der Basis von Ad-hoc-Entscheidungen, da im Straßengüterverkehr bislang kaum personalpolitische Strategien verfolgt werden, und ist aus der Sicht der Fahrer häufig mit einem Statusverlust verbunden.

Der *Betriebs- und Tätigkeitswechsel* (einschließlich einer dabei möglicherweise auch länger dauernden Arbeitslosigkeit) dürfte der häufigste Endpunkt der Fahrerkarriere sein. Genauer Zahlen sind jedoch ebensowenig bekannt wie die auf den Wechsel folgenden Tätigkeitsfelder. Der Übergang in den Personenverkehr (Taxi oder öffentlicher Personennahverkehr) wird von den befragten Fahrern jedenfalls als bevorzugtes Ziel des Berufswechsels benannt. Inwieweit diese Zielvorstellung tatsächlich für einen größeren Kreis der Fahrer realisierbar ist, muß angezweifelt werden, besonders angesichts von Auslesekriterien bei der Einstellung von Bewerbern im ÖPNV, durch die berufstätige Fahrer aufgrund ihres den Busfahrern ähnelnden Profils arbeitsbedingter gesundheitlicher Risikofaktoren relativ schnell als ungeeignet abgelehnt werden können (z.B. in West-Berlin nach einer Untersuchung von Garbe 1981, zitiert nach Schäfer und Steininger 1989, S. 133f.). Aus einer Studie von Hofbauer und Nagel über die berufliche Mobilität nach Abschluß der betrieblichen Ausbildung geht hervor, daß von den 1979 ausgebildeten Berufskraftfahrern (BKZ 714), die gegen Ende

1984 sozialversicherungspflichtig beschäftigt waren, 10% als Lagerverwalter und Magaziner beschäftigt waren, 6% als Verkäufer und 5% als Lager- und Transportarbeiter tätig waren (1987, S. 61, Übersicht 19; vgl. Tab. 3.11). Wie der Schwerpunkt auf Lagerstätigkeiten zeigt, scheinen die Fahrer vor allem das jeweils Naheliegende zu bevorzugen, wobei es mit Ausnahme des Wechsels in den Personenverkehr keine typischen Berufsverläufe ehemaliger Fahrer gibt, worauf Schäfer und Steininger (ebd., S. 134) zu Recht hinweisen.

Der Endpunkt *Arbeitsunfälle und Berufskrankheiten* wirft angesichts der undifferenzierten Behandlungsweise der Fahrer in der Statistik und des vorherrschenden unfallorientierten Begriffs der Berufskrankheit einige Einschätzungsprobleme auf (vgl. ebd., S. 135f.), zumal die Anerkennung von Berufskrankheiten angesichts der daraus ableitbaren Entschädigungsansprüche sehr stark von finanzpolitischen Kalkülen geprägt sein dürfte. Ähnliches gilt auch für den Endpunkt *Berufs- und Erwerbsunfähigkeit*. Nach Angaben von Schäfer und Steininger (1989, S. 136f.) wurden 1986 bei der Gruppe der Kraftfahrzeugführer vom Verband Deutscher Rentenversicherungsträger insgesamt 276 anerkannte Fälle von Berufsunfähigkeit und 3.272 Fälle von Erwerbsunfähigkeit gezählt. Ehemalige Fahrer, die in ein anderes Tätigkeitsfeld gewechselt haben, werden allerdings nicht mehr als Fahrer geführt, da die Rentenzugangstatistik nur diejenigen Fälle von Erwerbsunfähigkeit ausweist, die eine Rente als Fahrer beantragt haben (ebd., S. 137): "Die hohe Arbeits- und Berufsmobilität der Fahrer dürfte also zu einer Unterschätzung der Frühinvalidität aufgrund arbeitsbedingter Erkrankungen führen." Auch die genaue Anzahl der Fahrer, bei denen der *Tod* den Endpunkt ihrer Fahrerkarriere markiert, läßt sich nicht feststellen. Im Vergleich zu den Mortalitätsraten der übrigen Erwerbsbevölkerung scheint die Sterblichkeitsrate für Nah- und Fernverkehrsfahrer sogar leicht verminderte Werte aufzuweisen, was auf den sogenannten "healthy worker effect" zurückzuführen ist, wonach die vorzeitige gesundheitsbedingte Auslese von Fahrern dazu führt, daß die besonders betroffenen ehemaligen Fahrer wegen ihres Ausscheidens in der Mortalitäts-Statistik nicht mehr als Fahrer auftauchen (ebd., S. 137 im Anschluß an eine US-amerikanische Studie von Luepker und Smith 1978).

**Zusammenfassend** wird deutlich, daß die hohe Arbeits- und Berufsmobilität der Fahrer zutiefst defensive Züge trägt. Im einzelnen sind für die etwas hilflos anmutende Verberuflichung der Lastkraftwagenfahrer in der Bundesrepublik vor allem vier Aspekte charakteristisch. *Erstens* fungiert die Berufsklasse der Berufskraftfahrer aufgrund eines extrem hohen Zugangs an Berufswechslern aus anderen Berufen als eine Art "Auffangbecken" (Hentschel 1983) für die Ausbildungsüberschüsse anderer Berufe. *Zweitens* wird im Straßengütertransport eine verstärkte Rekrutierung von Arbeitskräften verfolgt, die nur über sogenannte "Jedermann- Qualifikationen" verfügen, und die in erster Linie über den Ausbau eines stufenweisen Weiterbildungsangebotes als teilweise oder voll qualifizierte Arbeitskräfte angeworben werden, um den eklatanten Mangel an qualifizierten Nachwuchskräften zu beheben. *Drittens* hat zumindest die Hälfte der ausgebildeten Berufskraftfahrer, die einen Berufswechsel in eine andere Berufsklasse unternehmen, mit einer nominalen Entwertung ihrer Facharbeiterqualifikation zu rechnen, da sie dort nur noch als angeleitete oder als Hilfsarbeitskräfte tätig sind. Und *viertens* stellt sich der Berufsverlauf der Fahrer sehr häufig als eine Art "Sackgasse" dar, die besonders in der Altersgruppe ab vierzig Jahren zu einer



erhöhten beruflichen Mobilität und zu berufsbiographischen Brüchen führt und oft nur noch einen Wechsel vom Güter- zum Personenverkehr möglich macht.

Vor diesem Hintergrund erscheint die Herausbildung einer eigenständigen Berufskultur und - damit zusammenhängend - die Entstehung einer sozialen Gruppierung unter den Fahrern noch als einzige Möglichkeit, die hauptberuflich tätigen Lastkraftwagenfahrer in ihrer sozialen Berufsehre aufzuwerten und zumindest teilweise in den Genuß eines beruflichen Schutzes zu bringen (vgl. Kapitel 5.2). Der arbeitsmarkt- und beschäftigungspolitische "Schutz", den die "subkulturelle", sich vor allem auf symbolische Abgrenzungsformen stützende, "Verberuflichung" der Fernfahrer bietet, ist dabei aber nur zu dem recht zweifelhaften Preis erhöhter gesundheitlicher Risiken zu erringen.

Bemerkenswert ist, daß Schäfer und Steininger (1989) in ihrer Studie über Krankheiten und Berufsverläufe von Kraftfahrzeugführern im Straßengüterverkehr an vielen Stellen auf Selektionsprozesse hinweisen, durch die sich die Abläufe beruflicher Mobilität gewissermaßen sozial regulieren. Die bisherigen Effekte sozialer Schließung sind dabei aber eher von belastender als von entlastender, "schützender" Art. Vor allem der Ausschluß von Frauen scheint einer berufspolitischen "Strategie"<sup>29</sup> zu dienen, die mit der vorrangigen Rekrutierung von (jungen) Männern einen vergleichsweise hohen Leistungsstandard sicherstellt. Die entscheidende, in einem sehr pragmatischen Sinne "unverzichtbare" und "unersetzbare" *Leistung* der angeworbenen "Jedermänner" liegt vor allem darin, die außergewöhnlich belastenden und das gesundheitliche Wohlbefinden beanspruchenden Arbeitsbedingungen und zeitlichen Anforderungen der mobilen Arbeitsplätze im Straßengüter(fern)verkehr zuverlässig und motiviert zu erbringen. Dies ist aber nicht jedermanns Sache, wenn man den vorzeitigen Abbruch der Ausbildung zum Berufskraftfahrer berücksichtigt oder an den Wechsel zu schonenderen Arbeitsplätzen, Arbeitstätigkeiten oder Berufsfeldern denkt.<sup>30</sup>

---

29 Der Strategiebegriff erscheint an dieser Stelle etwas problematisch, weil mit ihm ein gewisses Maß an Planmäßigkeit, Bewußtheit und Kalkulation verbunden wird, das weder den Fahrern noch ihren Repräsentanten oder Verbänden ohne weiteres unterstellt werden sollte. In der Soziologie haben wir uns zu sehr daran gewöhnt, die soziale Praxis als ein Resultat rationaler Strategien zu beschreiben. Der Strategiebegriff an dieser Stelle steht dagegen mehr für eine Art "Neigung" (dem Weg des geringsten Widerstandes), die der Paradoxie eines "objektiven Sinns ohne subjektive Intention" zugrunde liegt, einer Verkettung einzelner "Züge", "die objektiv wie Strategien organisiert sind, ohne das Ergebnis einer echten strategischen Absicht zu sein" (Bourdieu 1987, S. 115f.).

30 Am Beispiel der *Lösungsquoten von Ausbildungsverträgen* (1987 35,6%; 1988 38,3%; 1989 42,1%) läßt sich zeigen, daß der Anteil der Auszubildenden, die ihre Berufskraftfahrerausbildung (BKZ 7140) vorzeitig abbrechen im Vergleich zu den durchschnittlichen Lösungsquoten (z.B. 1987 17,5%, 1988 20,3% und 1989 22,8%) als extrem hoch einzuschätzen ist (eigene Berechnungen nach Angaben des Statistischen Bundesamtes; vgl.

Die Akzeptanz und Bewältigung hoher Arbeits(zeit)leistungen muß als eine höchst ambivalente berufspolitische "Strategie" betrachtet werden. Unter biographischen Aspekten betrachtet ist diese leistungsverdichtende Form "sozialer Schließung" des Arbeitsmarktes vor allem gegenüber weiblichen Arbeitskräften (denen meist eine geringere Leistungsfähigkeit und auch Leistungsbereitschaft nachgesagt wird) und den weniger leistungsfähigen oder -willigen Männern höchst riskant. Meine These ist, daß diese gefährliche Tendenz zur verstärkten Eigen- Belastung und Selbst- Beanspruchung von Fernfahrern in besondere berufskulturelle Formen maskuliner "Selbst- Gefährdung" eingebettet ist, durch die sich die leistungsstarken männlichen Arbeitskräfte von ihren weniger leistungsfähigen Konkurrenten und Konkurrentinnen zu unterscheiden versuchen (vgl. Kap. 5).

Wenn auf der betrieblichen Führungsebene von einem sogenannten "*Management- Dilemma*" (Thompson) die Rede ist, das darin besteht, die Zusammenarbeit mit den Untergebenen mit deren Kontrolle vereinbaren zu müssen, dann existiert auf dem Feld arbeits- und berufsbedingter Risiken auf seiten der Lohnarbeit eine Art "*Reproduktionsdilemma*" der Arbeitskraft<sup>31</sup>, das auf der Zwangslage basiert, die Verausgabung hoher Arbeitsleistungen auf lebenslange Sicht mit der Notwendigkeit einer permanenten Reproduktion der Arbeitskraft zu vereinbaren. Von dieser Überlegung ausgehend ist der Vorschlag von Böhle sinnvoll, den Risikobegriff mit der *Existenzsicherung der Arbeitskraft* zu verbinden.

"Risiken der Arbeitskräfte ergeben sich vor allem daraus, daß

(a) durch und bei Lohnarbeit die Sicherung der Existenz von bestimmten Voraussetzungen abhängig ist, die zugleich

(b) durch die Lohnarbeit gefährdet werden bzw. auf der Grundlage von Lohnarbeit allein nicht gesichert werden können" (Böhle 1983, S. 137; im Original kursiv hervorgehoben).

Die Bindung der Risikokonzeption an die gesellschaftliche Existenz von Lohnarbeit schlechthin lenkt die Aufmerksamkeit auf die *soziale Konstitution arbeits- und berufsbedingter Risiken*. Dies erfordert aber zugleich, sich mit der Entstehung, Veränderung und Wiederherstellung - kurz: mit der "*Reproduktion*" -

---

auch Reich 1990, S. 332). Das Abbrechen einer Berufsausbildung ist als ein Hinweis darauf zu werten, daß sich die Tätigkeit der Berufskraftfahrer(in) offenbar doch nicht für jede(n) Anwärter(in) eignet, und daß zumindest informelle Selektionsprozesse praktisch wirksam werden dürften, um "ungeeignete" Personen zu einem vorzeitigen Abbruch der Ausbildung zu bewegen.

31 Auf der Ebene individueller Akteure erscheint das Reproduktionsdilemma als ein Zwang zur Verausgabung, Erhaltung und Reproduktion der Arbeitskraft. Auf der gesellschaftlichen Ebene wird in der Warenproduktion des "kapitalistischen Reproduktionsprozesses" mit der Wiederherstellung der Lohnarbeitskraft zugleich das "Kapitalverhältnis selbst" reproduziert (vgl. MEW 23, S. 604).

jener ungünstigen gesellschaftlichen Rahmenbedingungen zu befassen, die eine grundlegende soziale und historische Voraussetzung für den besonderen Risikogehalt lohnabhängiger Transportarbeit darstellen. Das Arbeits- und Beschäftigungssystem des Straßengüterverkehrs weist in diesem Zusammenhang vier entscheidende Defizite auf, die dafür sorgen, daß die Arbeits- und Berufsrisiken der hauptberuflichen Fahrer - in stärkerem Maße als dies im industriellen oder im Verwaltungsbereich der Fall ist - von ungünstigen äußeren Gegebenheiten abhängen (vgl. im folgenden Schäfer und Steininger 1989, S. 3- 7).

"*Erstens* ist davon auszugehen, daß sich die Tätigkeit der Fahrer grundsätzlich weniger standardisieren läßt als etwa ein industrieller Arbeitsplatz, da Kunden- bzw. Transportaufträge in der Regel zu einem diskontinuierlichen Arbeitsanfall für die Fahrer führen. Während es in der industriellen Produktion weitgehend gelungen ist, durch Puffer (z.B. Produktion auf Lager) kurzfristige Nachfrageschwankungen des Marktes soweit zu neutralisieren, daß diese nicht mehr unvermittelt auf das tägliche Arbeitsgeschehen durchgreifen können, sind entsprechenden Konzepten im Güterverkehr noch Grenzen gesetzt" (Schäfer und Steininger 1989, S. 4). Die vorhandenen Spielräume für einen Schutz der Fahrer vor der unmittelbaren Abhängigkeit vom Transport- und Arbeitsmarkt (z.B. durch Einrichtung von Linienverkehren, durch die sich die zeitlichen Belastungen erheblich reduzieren lassen) werden wegen des hohen ökonomischen und logistischen Handlungs- und Leistungsdrucks bislang kaum genutzt (S. 4). Die starke Außenabhängigkeit des Transportgewerbes auf dem "Kundenmarkt", die in einem "Ungleichgewicht" zwischen dem Einfluß der transportierenden und der verladenden Wirtschaft zum Ausdruck kommt, macht sich im mittelständisch geprägten Transportgewerbe vor allem in der ungünstigen Arbeitszeitgestaltung bemerkbar (unregelmäßiger Dienstschluß, Überstunden, Schichtarbeit, Termindruck etc.). Die Bedeutungszunahme neuer Logistikkonzepte und der Anstieg des Frachtaufkommens im Straßengüterverkehr bei einer gleichzeitig nur unterproportionalen Steigerungsrate der Lastkraftwagen, läßt einerseits auf eine höhere Auslastung des vorhandenen Fuhrparks, andererseits auf eine Zunahme zeitlicher Anforderungen an die Fahrer und Disponenten schließen (S. 4f.).

Das Beschäftigungssystem stellt sich *zweitens* für den Berufsweg der Fahrer "überdurchschnittlich häufig als Sackgasse dar", in der es keine befriedigenden beruflichen oder Arbeitsplatzalternativen gibt. Wer aus gesundheitlichen Gründen gezwungen ist, die Erwerbstätigkeit als Fahrer aufzugeben, muß in der Mehrheit der Fälle einem Betriebs- oder Tätigkeitswechsel vollziehen, der häufig mit einem Status- und Qualifikationsverlust verbunden ist (S. 5f).

"Bereits deshalb wäre es notwendig, ein möglichst ausgewogenes Gleichgewicht zwischen den täglichen Arbeitsanforderungen des mobilen Arbeitsplatzes Lastkraftwagen und dem äußeren Arbeitsumfeld des Fahrers sowie seiner privaten Lebenssphäre herzustellen, um damit gesundheitlichen, beruflichen oder auch privaten Verschleißerscheinungen vorzubeugen. Im Gegensatz dazu ist jedoch als *drittes* Defizit festzuhalten, daß die Tätigkeit des hauptberuflichen Fahrers gerade in dieser Hinsicht ausgeprägte Belastungen und Beanspruchungen mit sich bringt. Dem Fahrer wird nicht nur eine sehr hohe Anpassungsbereitschaft abverlangt (z.B. Zurechtfinden in unbekannter Umgebung, abweichende Ernährungsgewohnheiten, Kommunikationsbarrieren zwischen Fahrer und Betrieb bzw. Kunde). Darüber hinaus ist er auch mit spezifischen Sonderanforderungen konfrontiert (z.B. hohe Verantwortung für Fracht und Fahrzeug, zeitliche Abhängigkeit des Arbeitsablaufes von externen Gegebenheiten wie dem Verkehrsfluß, Verzicht auf Freizeitangebote)" (ebd., S. 6). Aus der Perspektive der Belastungs- und Beanspruchungsreduzierung für Fernfahrer ist ein erweitertes Versorgungs-

und Betreuungskonzept für unterwegs (vor allem auch bei Fahrten ins Ausland) erforderlich, das die belastenden Begleitumstände des mobilen Arbeitsplatzes durch den Aufbau von multifunktionalen Infrastruktureinrichtungen vermindert (ebd.), wie sie zumindest ansatzweise bereits in den Autohöfen der Straßenverkehrsgenossenschaften (SVG) realisiert worden sind. Als institutionalisierbarer Social Support ist der Unterwegsbetreuung und -versorgung ein hoher Stellenwert bei der Bewältigung arbeits- und berufsbedingter Risiken zuzuweisen.

Das unterdurchschnittliche Niveau der sozialen Sicherung für die hauptberuflichen Fahrer ist schließlich als ein *vierter* Schwachpunkt zu bezeichnen (vgl. S. 7). Die präventiven und unterstützenden Einrichtungen des Systems der sozialen Sicherung (z.B. Besuch des Betriebsarztes während der Fahrt oder regelmäßige Arztbesuche) sind vor allem von Fernfahrern nur unter erschwerten Bedingungen nutzbar. Hinzu kommt, daß in vielen Transportbetrieben aufgrund der Dominanz kleinbetrieblicher und mittelständischer Strukturen in der Transportwirtschaft das soziale Sicherungssystem selbst und das "duale System" gewerkschaftlicher und betrieblicher Interessenvertretung nur unzureichend institutionalisiert sind.

**Die Erwerbstätigkeit hauptberuflicher Fahrer im Straßengüter(fern)verkehr präsentiert sich damit als ein durch ungünstige "Rahmenbedingungen" geprägtes Betätigungsfeld, auf dem grundlegende Schutz- und Unterstützungsfunktionen fehlen, mit denen sich die arbeits-, berufs- und arbeitsmarktbedingten Risiken auf eine wirksame Weise bewältigen ließen. Die hauptberuflichen Fahrer des Güterverkehrs befinden sich dadurch in einem "Grunddilemma", das von Schäfer und Steininger treffend auf folgende Weise charakterisiert wird:**

"Während es bislang im Güterverkehr nur in ersten Ansätzen gelungen ist, das Arbeitsfeld sowie den gesamten Beschäftigungssektor der Fahrer so zu strukturieren, daß darin annähernd normale Arbeitsbedingungen und Berufsverläufe möglich sind, führen die Herausforderungen des dynamischen Marktgeschehens zu immer neuen Flexibilitätsherausforderungen für die Fahrer. Die hauptberuflichen Fahrer nehmen also im Hinblick auf die sozialpolitisch sehr stark diskutierte Flexibilisierung der Arbeit in jeglicher Hinsicht eine Vorreiterrolle ein, obwohl in ihrem Tätigkeitsbereich noch nicht einmal annähernd ein Niveau der sozialen Absicherung erreicht werden konnte, das mit anderen Erwerbsbereichen vergleichbar wäre" (Schäfer und Steininger 1989, S. 8).

**Allen Gemeinsamkeiten zum Trotz, die der Begriff der Lohnarbeit industriesoziologisch unterstellt, hebt sich das Tätigkeitsfeld der Fahrer im Straßengüterverkehr gegenüber der Normalität industrieller Arbeitsfelder ab. Die Besonderheiten der Transportarbeit beruhen einerseits auf den spezifischen Arbeitsbedingungen, die sich aus der "Mobilität" des Arbeitsplatzes LKW ergeben, andererseits auf den hohen Anpassungs- und Flexibilitätserfordernissen der transportierenden Wirtschaft, aus denen das erhebliche Arbeits- und Berufsrisiko resultiert, auf das internationale Forschungs- und Erfahrungsberichte nahezu übereinstimmend hinweisen (vgl. Schäfer und Steininger 1989, S. 1).**

**Es wäre äußerst kurzsichtig, wenn man die hohen arbeits- und berufsbedingten Risiken der Fahrer allein auf die unmittelbaren Merkmale und Bedingungen ihrer Transporttätigkeit zurückführen und dabei jene gesellschaftlichen Rahmenbedingungen ausklammern würde, die den begrenzten mikrosozialen Horizont verein-**

zelter Arbeitssituationen sprengen. Welche Ansatzpunkte hat die Industriosozologie entwickelt, um den sozialökonomischen Kontext in die Untersuchung der Arbeitsbedingungen im Transportgewerbe einzubeziehen und den gesellschaftlichen Konstitutionsprozeß der arbeits- und berufsbedingten Risiken von Fernfahrern zu verdeutlichen? Aus industriosozologischer Sicht werden riskante Arbeitsbedingungen in erster Linie als *Industrialisierungsrisiken* behandelt. Eine allzu unkritische Analogie zwischen den Entwicklungen im Produktionsbereich und im Transportsektor, wie sie vor allem von Konzepten einer "Taylorisierung" der Transportarbeit propagiert wird, unterschätzt die Besonderheiten dieser produktionsbezogenen Dienstleistung.

Im nächsten Kapitel möchte ich auf einige Unterschiede und Gemeinsamkeiten zwischen produzierender und transportierender Arbeit eingehen und mich dabei kritisch mit der Annahme einer Konvergenz auseinandersetzen, die aus der "Taylorisierung" bzw. "Industrialisierung" der Transportarbeit resultiert. Den gesellschaftlichen Hintergrund bilden hierbei logistische Rationalisierungsprozesse, deren Zeitökonomie einerseits zu einer Verdichtung der Leistungsanforderungen führt, andererseits aber auch zu einer Herausforderung des Selbstverständnisses jener Fahrer beiträgt, die den ökonomischen Charakter ihrer Transportarbeit durch mythologische Verklärung zu negieren versuchen (vgl. Kap. 5).

### **2.3 Auf der Suche nach der verlorenen Zeit: Logistische Rationalisierung im Straßengütertransport**

"A timeless land. Where horses still run free. Where some men do, what others only dream about" (Reklame-Plakat im Januar 1993, weiße Schrift auf rotem Grund).

Wo liegt dieses endlose Land, wo die Zeit wie bedeutungslos stillzustehen scheint, wo die *Ökonomie* der Zeit - keine Rolle spielt, wo sich Pferde - als Sinnbilder für Kraft, Schnelligkeit und männliche Potenz (vgl. Abb. 4) - noch frei bewegen können und wo *einige* Männer das tun, wovon andere nur träumen? Der maskuline Mythos vom freien Leben in der endlosen Weite der wilden Natur - eine der letzten Herausforderungen wirklicher Männer - wurde in den vergangenen Jahren von der Werbung für eine amerikanische Zigarrenmarke so beharrlich verbreitet, daß sich Assoziationen mit dem "Marlboro-Country" wie selbstverständlich auch dort unweigerlich aufdrängen, wo von der Zigarette explizit keine Rede mehr ist.

Die akzentuiert *männliche* Verwegenheit und Risikobereitschaft, mit der Raucher wie Fernfahrer ihre eigene Gesundheit gefährden (übrigens ohne daß ein Arbeitsminister sie mit einem LKW-Aufkleber davor gewarnt hätte), macht die stilistischen Übereinstimmungen zwischen dem Marlboro- und dem Trucker-

Abb. 4: Der maskuline Traum von Kraft, Schnelligkeit und sexueller Potenz



**"Traumrätsel: Lösung: B**

Das Pferd verkörpert neben Kraft und Schnelligkeit sexuelle Potenz. Der Träumer jagt darauf über eine weite Landschaft - er beherrscht sein Sexualleben und kann auch in der zweiten Lebenshälfte auf Erfüllung hoffen" ("Funk Uhr" Nr. 51/1992, S. 97).

"Kurt Miersch (47), verheiratet, ist fasziniert von diesem Traum: 'Ich habe in meinem ganzen Leben noch kein Pferd geritten. Doch neulich im Traum jagte ich auf einem Hengst über eine weite Steppenlandschaft - im Licht der untergehenden Sonne. Ich fühlte mich glücklich und total frei. Es war ein einmaliges Erlebnis.'

Was signalisiert dieser Traum?

- A Der Träumer möchte gern in einem Western mitspielen.
  - B Der Träumer führt ein erfülltes Sexualleben und kostet es voll aus.
  - C Der Träumer macht sich etwas vor und hat den Bezug zur Realität verloren.
- # Träume sind Botschaften des Unterbewußtseins. Richtig entschlüsselt, können sie dazu beitragen, die eigene Person besser zu verstehen. Außerdem helfen, anstehende Probleme zu erkennen und zu überwinden. Welche der drei Antworten ist richtig?" ("Funk Uhr", Nr. 47/1992, S. 112).

- **Mythos** so schlüssig. Was aber bringt die Fernfahrer dazu, die fundamentale Ökonomie ihrer Zeit, die ihre Arbeitstätigkeit eigentlich so nachhaltig und spürbar bestimmt, in ihren (Tag)Träumen und Mythen in einer Grauzone zwischen Wahn und Wirklichkeit so systematisch zu verleugnen? Bevor ich versuchen werde, eine Antwort auf diese Frage zu finden (vgl. Kap. 5), müssen zunächst die sozial-ökonomischen Rahmenbedingungen der strengen Zeitgebundenheit der Transportarbeit herausgearbeitet werden, wodurch Außenstehenden die Wirklichkeit des Mythos wie ein Wahn erscheinen muß.

Die zelebrierte Ruhe und Gemächlichkeit, mit der sich die Marlboro- Cowboys abends am Lagerfeuer nach getaner Arbeit Kaffee und Bohnen kochen und dabei die obligatorische, anscheinend untrennbar mit ihrer rauhen Lebensweise verbundene Zigarette anzünden und rauchen - dieses idyllische Bild ökonomischer Zeitlosigkeit will nicht so recht zu den Vorstellungen von Hektik, Zeitdruck und Arbeitsstreß passen, die wir uns vom Transportgewerbe in der heutigen Zeit machen. Zeit ist Geld, auch wenn sich die Image- Kampagne des Bundesverbandes des Deutschen Güterfernverkehrs (BDF) mit der Figur eines freundlichen,

gemütlichen dicken Mannes mit Fernfahrermitze, rotem Hemd, schwarzer Hose und Hosenträgern ganz anders präsentiert (vgl. Abb. 5; der "Brummi" verdrängt 1985 das traditionelle Emblem des BDF - den Reifen mit zwei Flügeln als Symbol der Schnelligkeit - von der Titelseite der BDF- Schrift "Verkehrswirtschaftliche Zahlen"). Wie aber sieht die Wirklichkeit aus? Meine These ist, daß die Sozialökonomie des Transportgewerbes höchst *ambivalente* Züge trägt und daß diese Ambivalenz vor allem darauf zurückzuführen ist, daß die Transportwirtschaft - als *produktionsbezogene Dienstleistung* - zwischen dem Dienstleistungssektor und den industriellen Bereichen der sogenannten "materiellen" Produktion zu lokalisieren ist und deshalb gewissermaßen "androgyn" die zuweilen widersprüchlichen Anforderungen aus beiden Sphären bewältigen muß.

Abb. 5: Der "Brummi" des Bundesverbandes des Deutschen Güterfernverkehrs



"Die Zirkulationszeit erscheint also als Schranke der Produktivität der Arbeit = Vermehrung der notwendigen Arbeitszeit = Verminderung der Surplusarbeitszeit = Verminderung des Surpluswerts = Hemmung, Schranke des Selbstverwertungsprozesses des Kapitals. Während das Kapital also einerseits dahin streben muß, jede örtliche Schranke des Verkehrs, i. e. des Austauschs niederzureißen, die ganze Erde als seinen Markt zu erobern, strebt es andererseits danach den Raum zu vernichten durch die Zeit; d.h. die Zeit, die die Bewegung von einem Ort zum andren kostet, auf ein Minimum zu reduzieren. Je entwickelter das Kapital, je ausgedehnter daher der Markt, auf dem es zirkuliert, der die räumliche Bahn seiner Zirkulation bildet, desto mehr strebt es zugleich nach größerer räumlicher Ausdehnung des Markts und nach größerer Vernichtung des Raums durch die Zeit" (Marx 1974, S. 438).

Auch wenn heute angesichts sinkender Frachttarife die Weite des Raumes in Relation zu anderen Standortfaktoren nur noch eine nachrangige wettbewerbsstrategische Rolle zu spielen scheint, muß doch die bemerkenswerte Voraussicht gewürdigt werden, mit der die Kritik der Politischen Ökonomie hier Entwicklungstendenzen aufgespürt hat, die erst in der heutigen Zeit - unter dem Einfluß von *global sourcing* und *just in time* - in ihrer vollen Tragweite erfahrbar werden. Ökonomisch unter den Bedingungen der Warenproduktion betrachtet, ist ein Produkt erst dann wirklich vollendet, sobald es auf dem Markt als dem Bestimmungsort der Waren erscheint. Die raumzeitliche Anwesenheit ist eine Eigenschaft des *Gebrauchswertes* einer Ware, weshalb der Ortswechsel, der durch den Transport eines Produktes auf den Markt vollzogen wird, der Ware einen *neuen* Gebrauchswert verleiht (vgl. Marx 1974, S. 420ff.).

"Die *Zirkulation geht vor im Raum und in der Zeit*. Die räumliche Bedingung, die Bringung des Produkts auf den Markt, gehört ökonomisch betrachtet, in den Produktionsprozeß selbst. (...) *Zweitens das Zeitmoment*. (...) Die Abkürzung dieses Moments ist ebenfalls Entwicklung der Produktivkraft" (Marx 1974, S. 432f.).

Auf der einen Seite ist der Gütertransport fester Bestandteil der Güterproduktion (vgl. Marx 1974, S. 420ff.; Weber 1980, S. 37). Deshalb ist das Transportgewerbe auch grundsätzlich den gleichen abstrakten Rahmenbedingungen der kapitalistischen Erwerbs- und Marktwirtschaft ausgesetzt wie jede andere Branche auch. Gleichzeitig unterliegt die Transportwirtschaft aber als *Dienstleistung* besonderen Kontextbedingungen, die sich nicht ohne weiteres mit denen der *industriellen Produktion* "materieller" Güter vergleichen lassen. Dies ist zu berücksichtigen, wenn vorschnell von "Transportindustrie" oder von einer "Taylorisierung" der Transportarbeit die Rede ist (vgl. Kapitel 2.3.2).

Seit geraumer Zeit wird in der Logistik - neben den Kosten und der Qualität des Produktes - vor allem die *Zeit* als ein entscheidender Wettbewerbsfaktor in der Informations- und Wertschöpfungskette betrachtet. Die Suche nach der verlorenen Zeit gerät in diesem Kontext zu einem strategischen Instrument, die Mitkonkurrenten durch Zeitverkürzung (Abbau von Zeitpuffern, schnellere Arbeit), durch eine intensivere Nutzung der vorhandenen Zeit und durch die Verwendung von Zeit als Flexibilitätsinstrument (Synchronisierung von Produktion, Zulieferung, Forschung und Entwicklung sowie von Transport und Materialfluß) zu übertrumpfen (vgl. Wildemann 1991). Der logistische Zugriff auf die (Ökonomie der) Zeit kann nicht ohne Folgen für die Transportarbeit bleiben, soweit ihre Aufgabe, Raum durch Zeit zu neutralisieren, an neuralgischen Schnittstellen der kapitalistischen Zeitökonomie lokalisiert ist.

Nach einer Skizzierung der Leitlinien logistischer Rationalisierungskonzepte (Kapitel 2.3.1) möchte ich mich mit deren Tragweite für den Transportsektor befassen und Einwände gegen die vorschnelle, vereinfachende Annahme einer Konvergenz von produzierender und transportierender Arbeit formulieren (Kapitel 2.3.2). Vor dem Hintergrund der Besonderheiten des Gütertransportes als einer unterschätzten Dienstleistung soll dabei die Angemessenheit der industriesoziologischen Annahme hinterfragt werden, daß sich die Transportarbeit im Straßengüterverkehr auf dem Wege einer "Taylorisierung" befindet.

### **2.3.1 "Alles fließt": Transport, Umschlag und Lagerhaltung unter logistischem Rationalisierungsdruck**

Gegenüber den herkömmlichen Transport-, Umschlag- und Lagerleistungen des Güterverkehrs und betrieblichen Materialflusses zeichnen sich logistische Prozesse vor allem dadurch aus, daß sie den gestiegenen Verflechtungsgrad zwischen den wirtschaftlichen Grundfunktionen Produktion und Konsumtion in ihr Pro-



blemlösungsrepertoire einbeziehen. Der logistische Auftrag besteht nun darin, die richtigen Objekte als "Gegenstände" der Logistik, zum richtigen Zeitpunkt am richtigen Ort in der richtigen Menge und Qualität zu den richtigen Kosten in einem unternehmensübergreifenden ganzheitlichen Logistikkonzept zur Verfügung zu stellen (Jünemann 1993, S. 126). Logistische Konzeptionen lassen sich somit als vielschichtige *Überbrückungsleistungen* charakterisieren, durch die die elementaren wirtschaftlichen Transformationsprozesse von Produktion und Konsumtion über *Transfervorgänge* miteinander verknüpft werden (vgl. im folgenden Ihde 1984, S. 1f.): Aus der Arbeitsteiligkeit der Wirtschaft, der räumlichen Verteilung der Betriebe und Haushalte sowie den Zeitstrukturen von Produktion und Konsumtion ergeben sich prinzipielle Überbrückungserfordernisse, die mit Blick auf *Art- und Mengenausgleich, Raumüberwindung und Zeitüberbrückung* den logistischen Bedarf der Wirtschaft kennzeichnen.

An diese Überlegung anschließend, muß die Definition von Logistik die *Grundfunktion* von Logistiksystemen hervorheben, die in der *raum- zeitlichen Veränderung bzw. Transformation von Gütern* gesehen wird (vgl. Pfohl 1988, S. 7ff.) Hierbei wird zwischen drei verschiedenen Systemen der Gütertransformation unterschieden, wobei die Logistik innerhalb eines idealisierten Güterflusses unter dem Etikett der "Güterverteilung" (Transferprozesse) gewissermaßen eine verbindende Funktion zwischen der "Güterbereitstellung" (Produktionsprozesse) und der "Güterverwendung" (Konsumtionsprozesse) erfüllt (vgl. Ihde 1978, S. 4).

"Zur Logistik gehören alle Tätigkeiten, durch die die raum- zeitliche Gütertransformation und die damit zusammenhängenden Transformationen hinsichtlich der Gütermengen und -sorten, der Güterhandhabungseigenschaften sowie der logistischen Determiniertheit der Güter geplant, gesteuert, realisiert und kontrolliert werden. Durch das Zusammenwirken dieser Tätigkeiten soll ein Güterfluß in Gang gesetzt werden, der einen Lieferpunkt mit einem Empfangspunkt möglichst effizient verbindet" (Pfohl 1988, S. 12). Die Logistik umfaßt dabei (vgl. Pfohl 1988, S. 7f.):

- # alle Transport-, Umschlag- und Lagerprozesse, die als Kernprozesse des Güterflusses eine zeitliche (Lager), räumliche (Transport, Umschlag bzw. Handhabung) sowie mengen- und sortenbezogene (Umschlag im Sinne der Zusammenfassung und Auflösung von Gütern) *Transformation* von Gütern herbeiführen,
- # alle Abläufe, die wie z.B. Verpackungs- und Signierungsprozesse eine Gütertransformation durch Änderung in den Transport-, Umschlag- und Lagereigenschaften des Gutes unterstützen und
- # den Informationsfluß, der über Prozesse der Auftragsübermittlung und Auftragsbearbeitung eine Transformation durch die logistische Determinierung des Gutes bewirkt.

Genau genommen greifen logistische Problemlösungsansätze über die enge Verzahnung herkömmlicher Transferprozesse bloßer Ortsveränderung (Transport), Zeitüberbrückung (Lager) und Lageveränderung (Handhabung) von Gütern hinaus. Von ihrem Anspruch her wird das innovative Potential der Logistik in nahezu allen Diskussionsbeiträgen als ein *neuartiger (systemtheoretischer) Denkansatz* vorgestellt, als eine neue Art, "ganzheitlich, d.h. in Systemzusammenhängen zu denken" (Kühn et al. 1990, S. 1; vgl. auch Pfohl 1988, S. 19).

Das strategische Innovationspotential, das von der Logistik über eine rein operative Serviceleistung hinaus bei der strukturellen Umgestaltung des Unternehmens erwartet wird, scheint vor allem im Bereich von Vernetzungsleistungen zu liegen, präziser: in der *Integrations-* und *Koordinationsfunktion* der Logistik (vgl. J. Weber 1990, S. 976f.; Stichworte: Matrix- bzw. Querschnittsfunktion, Überwindung von Unternehmensgrenzen, Integration der physischen Material- und Güterströme sowie der dazu gehörenden Informationsflüsse). Die ganzheitlich orientierte, einzelne Bereichs- und Unternehmensgrenzen überschreitende Re-Organisierung der "Ablaufsteuerung" des Material-, Waren- und Informationsflusses im Unternehmen sowie zwischen den Unternehmen zielt - ökonomisch betrachtet - auf eine *Öffnung noch ungenutzter Rationalisierungspotentiale* (z.B. durch Materialflußoptimierung oder Abstimmungssynergien) sowie auf eine *Steigerung der Leistungsfähigkeit* (z.B. hinsichtlich der Lieferschnelligkeit und -flexibilität); als umfassendes, übergreifendes Steuerungskonzept läßt sie sich nicht auf eine spezifische Wettbewerbsstrategie (z.B. Kostenführerschaft oder Differenzierung) einengen (vgl. J. Weber 1990, S. 977).

Für die "Entdeckung" der Logistik durch das betriebswirtschaftliche Management können im wesentlichen zwei Gründe verantwortlich gemacht werden, die vor allem den gestiegenen Kosten- und Wettbewerbsdruck der Unternehmen in Rechnung stellen (vgl. Ihde 1984, S. 14ff. und Pfohl 1988, S. 38ff.): das veränderte *Kostenbewußtsein*, Entwicklungen im Bereich des *Marketing* und beim Einsatz von *IuK-Systemen*.

Solange die Produktion dem Management noch als ein bevorzugtes Rationalisierungsfeld diente, blieb das logistische Kostenbewußtsein weitgehend unterentwickelt. Der Grund, warum die Logistik als "economy's dark continent" (Drucker) erscheinen mußte, mochte zum einen daran gelegen haben, daß Logistikkosten immer schon "verborgene Kosten" darstellten, in dem Sinne, daß der präzise Aufwand für logistische Leistungen bis heute noch weitgehend unbekannt ist, ein Teil der Logistikkosten seit jeher in anderen betriebswirtschaftlichen Posten versteckt bleibt und eindeutige Maßzahlen für eine umfassende logistische Kosten-Nutzen-Rechnung fehlten (vgl. Ihde 1984, S. 14f.).<sup>32</sup> Andererseits mußte das Management der "dunkle Kontinent" betriebswirtschaftlicher Kostenkalkulation in Zeiten wirtschaftlicher Hochkonjunktur bei relativ starken ökonomischen Wettbewerbspositionen auch nicht besonders interessieren. Dies änderte sich allerdings, als strukturelle ökonomische Veränderungen

---

32 Solange immer noch präzise Angaben über logistikbezogene Kosten fehlen, sind wir auf Schätzungen angewiesen, die sich meist auf eine Erhebung ausgewählter Unternehmen stützen, deren Repräsentativität angezweifelt werden darf und deren Ergebnisse zum Teil erheblich voneinander abweichen. Im allgemeinen wird davon ausgegangen, daß der Anteil der Logistikkosten am Umsatz je nach Branche zwischen 10% und 25% schwankt (Pfohl 1988, S. 41; vgl. auch Ihde 1984, S. 15f. sowie Olle 1986, S. 100f). Pawellek schätzt die Logistikkosten für die Bundesrepublik auf 15% bis 85% der Produktionskosten, auf 16% bis 47% der Personalkosten und schließlich auf 10% bis 30% des Umsatzes (1990, S. 46).

ein geschärftes betriebswirtschaftliches Kostenbewußtsein verlangten und die sich immer deutlicher abzeichnenden Grenzen produktionsbezogener Rationalisierungsstrategien zur Suche nach verborgenen Rationalisierungsreserven führten - besonders in dem personalintensiven, bislang aber vergleichsweise schwach automatisierten Bereich der Logistik.<sup>33</sup>

Wegen der bestehenden Industrialisierungsschwellen muß der Straßengütertransport aus der Perspektive einer umfassenden Vernetzung industrieller Logistiksysteme als ein neuralgischer Rationalisierungsengpaß erscheinen. Die gewünschte "Optimierung" logistischer Gütertransportketten wirft besonders dort enorme Probleme auf, wo eine schnelle, zuverlässige und zeitgenaue Regelung des zwischenbetrieblichen Güterverkehrs *just in time*<sup>34</sup> gefordert wird, aber auf weiten Transportstrecken oder in den Ballungsräumen nicht sicher gewährleistet werden kann (Verkehrsinfarkt).

Denkt man an die enormen Kosten, die eine herkömmliche Lagerhaltung wegen der hohen Kapitalbindung verursacht, so muß die Beschleunigung und Optimierung innerbetrieblicher Materialflüsse und überbetrieblicher Transportprozesse schon allein aus Kostengesichtspunkten geboten erscheinen. Hierbei wird neben der "*Flußoptimierung*" auch die "*Bestandsoptimierung*" zum zentralen Ausgangspunkt logistischer Innovationen, die über drei Ansatzpunkte realisierbar erscheint (vgl. Olle 1986, S. 101):

- # durch die Reduzierung von Lagerkapazitäten mittels *auftragsbezogener Endmontage* (Just-in-Time-Produktion),
- # durch die Reduzierung der Durchlaufzeiten mittels *Flußoptimierung der Fertigung* (in deutschen Unternehmen entfallen 15% der Durchlaufzeit auf die Fertigungszeit, aber 85% auf unproduktive Materialliegezeiten) und
- # durch die *Einbindung der Zulieferer* in die "Just-in-Time"-orientierte Materialfluß- und Produktionssteuerung (z.B. durch Erhöhung der Lieferfrequenzen bei möglichst produktionssynchroner Anlieferung).

Das Interesse der Unternehmenspraxis an der Logistik kann indes durch kostenwirtschaftliche Motive allein nicht befriedigend erklärt werden, sobald sich z.B. "aus einer verbesserten Lieferbereitschaft oder verkürzten Lieferzeiten zusätzliche Umsatzerlöse ergeben, die den durch diese Verbesserungen verursachten Kosten gegenübergestellt werden müssen" (Ihde 1984, S. 19). Durch die Berücksichtigung logistischer (Liefer-)Serviceleistungen in dem

---

33 Einer Kurzstudie der COMPAC GmbH über "Netzwerke für die Logistik" (Essen, zit. nach Kühn et al. 1990, S. 6) ist zu entnehmen, daß der Automatisierungsgrad bei Fertigungsmaschinen bzw. Fertigungszellen zwischen 80% und 90% liegt; der entsprechende Automatisierungsgrad logistischer Systeme liegt weit darunter (für den innerbetrieblichen Materialfluß werden etwa 50% angegeben, für den zwischenbetrieblichen Materialfluß 40%, für Lager etwa 45%, bei der Kommissionierung liegt der Anteil bei etwa 30% sowie beim Verladen und beim Palettieren unterschiedlicher Ladeeinheiten bei unter 15%).

34 "Just-in-Time" bezeichnet eine "Philosophie zur bedarfsgerechten Materialanlieferung" (Jünemann/Klöpper 1992), die auf Wareneingangslager verzichtet und an die Stelle des herkömmlichen Bestandsdenkens eine "gerade noch rechtzeitige" Bereitstellung von Material an den Bedarfsorten vertritt. Bei der Produktionssteuerung auf Abruf erfolgt die Produktion im Idealfall erst nach Erteilung des Auftrages durch den Kunden, was eine mengen- und zeitgenaue Anlieferung der in der Produktion bzw. Endmontage benötigten Teile und Rohstoffe erfordert und nur durch hochflexible Fertigungs-, Materialfluß- und Transportsysteme geleistet werden kann (vgl. DGB-Fachtagung "Logistik" 1986, S. 83).

betriebswirtschaftlichen Kosten- Nutzen- Kalkül wird die Logistik auch als ein *Marketing-instrument* benutzt (vgl. Ihde 1984, S. 22). Unter *veränderten Marktbedingungen*<sup>35</sup> sind die klassischen absatzpolitischen Instrumente (Preis- und Konditionenpolitik, Produkt- und Verpackungsgestaltung sowie Werbung) immer weniger dazu geeignet, eine hervorgehobene Wettbewerbsposition zu erringen oder zu verteidigen (vgl. ebd., S. 21; vgl. auch Pfohl 1988, S. 45ff.).

Neben den kosten- und marketingbezogenen Aspekten darf schließlich auch eine dritte (technologische) Entwicklungslinie nicht außer acht gelassen werden, die zumindest indirekt als eine unverzichtbare Bedingung für den systematischen Aufbau umfassender logistischer Dienstleistungen erscheint: der "*Ausbau computergestützter logistischer Informationssysteme* zur Verbesserung logistischer Entscheidungsprozesse und der Kommunikation der in der Transportkette zusammenarbeitenden Institutionen sowie zur Steuerung automatisierter Lagerbedien-, Umschlags- und Transportgeräte" (Pfohl 1988, S. 44). Ohne die sinkenden Stückkosten für die computergestützte Informationsverarbeitung, ohne die sprunghaft steigenden Verarbeitungsgeschwindigkeiten und Speicherkapazitäten der Hardware sowie die zunehmende Aufgeschlossenheit des Managements gegenüber dem Einsatz moderner Informationstechnologien (vgl. ebd., S. 45), erscheint die informationstechnologische Vernetzung als Kernstück logistischer Innovationsprozesse als ein vorerst nicht realisierbarer Traum.

**Eine umfassende Erschließung der logistischen Rationalisierungspotentiale insbesondere im Transport und Materialfluß sowie in der Lagerhaltung ist somit nicht allein unter betriebswirtschaftlichen Kostengesichtspunkten attraktiv. Der gestiegene Wettbewerbsdruck auf den Käufermärkten zieht einen tiefgreifenden Innovationsbedarf nach sich, der vor allem in folgenden Entwicklungstrends zum Ausdruck kommt (vgl. Jünemann/Daum 1990, S. 9f.; Krettek 1989, S. 18f.):**

Erstens zwingen die gewachsenen Ansprüche der Konsumenten an die Produktqualität sowie die abnehmenden Lebenszyklen der Produkte (Stichwort: Individualisierung der Gebrauchsgüter) die Hersteller auf käuferdominierten Märkten zur Umstellung auf eine *auftragsbezogene flexible Produktion* (Stichwort: "erst verkaufen, dann produzieren"), die auch bei kleinstmöglichen Losgrößen noch wirtschaftlich arbeitet.

Zweitens erfordert die Flexibilisierung der industriellen Fertigung eine strategische Umorientierung von ehemals kapazitäts- und verrichtungsorientierten Denkweisen hin zu einer *flußorientierten Reorganisation betrieblicher Produktionsabläufe*, um einen möglichst *kurzfristigen Umschlag des Lagerbestandes* unter Verzicht auf Zwischen- und Fertigteillager (bei integrierter Instandhaltung auch auf Ersatzteillager) zu gewährleisten und durch die *bedarfsorientierte Gestaltung von Fertigung und Materialfluß* eine drastische Verringerung der Bestände und Verkürzung der Durchlauf- und Lieferzeiten zu ermöglichen (Stichwort: Just-in-Time-Produktion).

---

35 Gemeint ist vor allem der Wandel von *Verkäufer-* zu *Käufermärkten* als Folge zunehmender Angebotsüberhänge, die Verbesserung der *Markttransparenz*, die räumliche und zeitliche *Verflüchtigung der Nachfrage* sowie die gestiegene *Mobilität des Angebotes* als Folge flächendeckender Produktdistribution (vgl. Ihde 1984, S. 20f.). Die Versuche, die Produktions- und Logistikentscheidungen näher an den Zeitpunkt der Kaufentscheidungen auf dem Absatzmarkt heranzuführen, sind auch unter dem Etikett des "Just-in-Time"-Prinzips bekannt geworden.

Blieben Gütertransport, Materialfluß und Lagerhaltung zunächst noch im Sog der Automatisierungstrends industrieller Produktionsprozesse, in den sie wegen ihres Schnittstellencharakters geraten waren, so dürfte die Automatisierung logistischer Systeme im Materialfluß und Gütertransport in den kommenden Jahren eine Schlüsselrolle gewinnen bei der Erschließung von Rationalisierungsreserven sowie bei der Überbrückung und Schließung von Automatisierungslücken.

In den Fabriken der Zukunft werden logistische Systeme noch stärker als bisher als ein *Integrationsfaktor* gefragt sein. Ob es den logistischen Rationalisierungsmodellen dann allerdings gelingen wird, ihre strategische Orientierung aus den Hochglanzbroschüren und Festtagsreden heraus ungebrochen auch *praktisch* umzusetzen, darf angesichts der in den letzten Jahren grassierenden Ernüchterung gegenüber den Verheißungen computerintegrierter Produktionssysteme bezweifelt werden. Vor allem der Enthusiasmus von Just-in-Time-Konzepten scheint in letzter Zeit etwas gebremst, nachdem der wirtschaftliche Nutzen der geforderten Bestandsminimierung angesichts möglicher Kosten- und Problemverschiebungseffekte in Frage gestellt wird (vgl. z.B. Miebach 1987, Meyering und Tammen 1989 sowie Scheid 1989). Auch vor den Risiken eines Abreissens logistischer Ketten wird in letzter Zeit verstärkt gewarnt (vgl. z.B. Jünemann 1991, Jünemann und Klöpffer 1992 sowie Binnenbruck 1992). Die Produktions- und Logistikkonzepte der verladenden Wirtschaft sind ihrerseits - trotz aller Dominanz gegenüber der Transportwirtschaft - Beschränkungen ausgesetzt, die sich mit der zu erwartenden Expansion der Verkehre noch weiter verstärken werden (Stichworte: "Verkehrsinfarkt" und "Just-in-Stau"). Hieraus resultieren Unwägbarkeiten, die den strategischen Horizont der "systemischen Rationalisierung" (Altmann et al. 1986) auf der Suche nach der verlorenen Zeit beschneiden.

Welche Rolle spielt nun die logistische Rationalisierung im Straßengütertransport? Inwieweit gelingt es der verladenden Wirtschaft, ihre logistischen Anforderungen an beschleunigte Güterverkehrsströme als Leistungsverdichtung abzuwälzen und ihre "industrielle" Logik dabei dem Transportsektor tatsächlich aufzuzwingen? Oder ist es vielleicht nicht sogar kontraproduktiv, den Transport nach den gleichen Maßstäben zu reorganisieren, nach denen industrielle Arbeitsprozesse ablaufen? Ist nicht möglicherweise ein Erhalt der Besonderheiten und der "Eigenlogik" der Transportwirtschaft - durch die sich die Transportarbeit als eine produktionsbezogene Dienstleistung von industriellen Arbeitsformen unterscheidet - letztlich sogar produktiver, um die Flexibilitätsanforderungen der verladenden Industrie an den Gütertransport besser befriedigen zu können?

### 2.3.2 *"Taylorisierung" oder "Industrialisierung" der Transportarbeit? Die Grenzen einer Konvergenz zwischen produzierender und transportierender Arbeit*

"Mit der Internationalisierung der Produktion werden die logistischen Ketten immer länger. (...) Beispielsweise rühmt sich die Thyssen AG, am 'längsten Fließband der Welt' beteiligt zu sein. Dieses 'transatlantische Fließband' hat, so Thyssen, eine Länge von 5 200 km. Hergestellt wird auf diesem Band das Luxuskabriolett Cadillac Allanté, und zwar unter Just- in- Time- Bedingungen. Thyssen produziert die feuerverzinkten Stahlbleche. Mit dem Lkw werden sie fahrplanmäßig ins Pinin- Farina- Werk nach Turin gebracht. In diesem hochspezialisierten Werk werden aus den Blechen die Karosserien gefertigt; in Großraumflugzeugen in 56er Stückzahl dreimal pro Woche über den Atlantik geflogen, werden die Limousinen nun endgültig in Detroit fertiggestellt. Dies alles geschieht in einer Taktgeschwindigkeit, die tatsächlich der eines Fließbandes gleicht. Darin ist nunmehr der Lkw- Fahrer auf der Straße genauso eingebunden wie der Produktionsarbeiter in der Fertigungshalle, der Luftcargo- Pilot im Jet genauso wie der Flughafenarbeiter auf dem Rollfeld, der Umschlagsarbeiter im Containerterminal und der Disponent in der Spedition" (Danckwerts et al. 1991, S. 143).

Fließbänder und Taktzeiten werden üblicherweise als ein Symbol für tayloristische Arbeitsformen gewertet. Die Wahrnehmung von Entwicklungstendenzen in der gesellschaftlichen Arbeit ist lange Zeit beherrscht gewesen von einer simplen Gegenüberstellung zwischen industrieller Fließbandarbeit und vorindustriellen Formen handwerklicher Tätigkeiten. Die Betonung der Selbstbestimmung und Ganzheitlichkeit, des Abwechslungsreichtums und der Beschaulichkeit der handwerklichen Arbeit gegenüber der Betätigung von Industriearbeitern, die vor allem wegen ihrer fremdbestimmten und eintönigen, sich kurzfristig und ständig wiederholenden Teiloperationen abgewertet worden ist, hat in ihrer symbolischen Stilisierung das gängige Klischee über Industriearbeit entscheidend geprägt (vgl. Bahrtdt et al. 1970, S. 8ff.).

Lassen sich industriesoziologische Konzepte wie das des "Taylorismus", dessen theoretische Prägnanz und empirischer Gehalt in den letzten Jahren vor allem durch Rationalisierungsstudien im Dienstleistungsbereich und in der Kontroverse um "neue Produktionskonzepte" (Kern/Schumann) angezweifelt worden ist, ohne weiteres auf Arbeitsprozesse im Bereich von Transport, Umschlag und Lagerhaltung übertragen? Verlangt nicht gerade die "stark ausgeprägte Heterogenität des Tätigkeitsspektrums der Fahrer" (Schäfer/Steininger 1989, S. 2f.), sich den "stofflichen" Besonderheiten ihrer Transportarbeit intensiver zu widmen, anstatt diese vorschnell einer globalisierenden industriellen Entwicklungslogik zu opfern? Oder gilt es, hinter der verwirrenden Mannigfaltigkeit der verschiedenen Erscheinungsformen von Transportarbeit endlich jene grundlegenden Strukturen zu entdecken, mit deren Hilfe die *"Industrialisierung"* nunmehr beginnt, eines der letzten Reservate handwerklich- gewerblicher Arbeitssysteme zu kolonisieren?

Von gewerkschaftlicher Seite und von einer Duisburger Forschungsgruppe werden die Anzeichen, die im Gefolge logistischer Rationalisierungsprozesse für einen dynamischen *Strukturwandel* im Gütertransportsektor sprechen, als Indizien für eine "*Industrialisierung*" des Straßengüterverkehrs gewertet (vgl. Baars 1987 für die ÖTV; Bergstermann und Maßeling 1988, S. 21f.; Char 1988, S. 87ff.; Danckwerts et al. 1991). Wegen ihrer weitreichenden Bedeutung für die Einschätzung der zukünftigen Entwicklung arbeits- und berufsbedingter Risiken im Straßengütertransport, möchte ich die Stichhaltigkeit der These einer "Taylorisierung" oder "Industrialisierung" der Transportarbeit im folgenden etwas genauer erkunden. Meine These ist, daß von einer "*Konvergenz*" zwischen transportierender und produzierender Arbeit wenigstens zur Zeit noch keine Rede sein kann. Der industriell- handwerkliche Charakter der gewerblichen Transporttätigkeit ist in der *Industriesoziologie* bislang überbewertet worden (vgl. z.B. allgemein für den Transportbereich Beckenbach 1987, S. 10, 16; zur These einer "Industrialisierung" handwerklicher Arbeitsanforderungen vgl. Danckwerts et al. 1991, S. 128ff.), während der *Dienstleistungscharakter* dieser produktionsbezogenen Arbeit bis heute weitgehend vernachlässigt oder sogar vollends ausgeblendet worden ist.

Wegen der wirtschafts- und berufsstatistischen Zuordnung des Gütertransportgewerbes zum "tertiären Sektor", mag dieser "weiße Fleck" in der soziologischen Beschäftigung mit Transportarbeit überraschen. Angesichts der traditionsreichen Idealisierung handwerklicher Arbeit durch die (bundesdeutsche) Arbeits- und Industriesoziologie, wegen ihrer "schon fast traditionellen Liebe zum Gegenstand 'Rationalisierung und Facharbeiter im Maschinenbau'" (Littek, Heisig und Gondek 1991a, S. 9) und aufgrund der recht unkritischen Rezeption Marxscher Trendaussagen zur Relevanz industrieller Produktion und manueller Arbeit für die gesellschaftliche Reproduktion (vgl. ebd., S. 13), ist es allerdings nicht weiter verwunderlich, daß bestimmte industriesoziologische Denkfiguren zur Charakterisierung der düsteren Zukunft der Dienstleistungsarbeit in einer ähnlichen Form auch bei der Einschätzung der künftigen Entwicklung der Transportarbeit wieder auftauchen.<sup>36</sup> Die Annahme einer "Industrialisierung" (bzw. "Taylorisierung") der ganzheitlich- handwerklichen Arbeitsvollzüge im Güter-

---

36 Meine Skepsis gegenüber undifferenzierten Industrialismus- Konzeptionen ist selbstverständlich nicht als eine Zustimmung zur Gegenposition zu werten, die ebenso undifferenziert eine globale Rationalisierungsresistenz nicht- industrieller Arbeitstätigkeiten unterstellt, kurzerhand das Ende der "Arbeitsgesellschaft" proklamiert oder eine "Verdienstleistung" der Arbeit im Zuge der Herausbildung "post- industrieller" Gesellschaften behauptet und dabei übersieht, daß Dienstleistungsarbeit "in erheblichem Umfang auf die industrielle Warenproduktion bezogen oder gar in diese eingebunden [ist; M.F.], insofern sie deren Bedingungen und Voraussetzungen schafft und gewährleistet" (Littek, Heisig und Gondek 1991a, S. 11).

transportsystem oder die Prognose einer zunehmenden Gleichartigkeit (Konvergenz) der Arbeit und Arbeitsbedingungen von Industrie- und Transportarbeitern (vgl. Bergstermann und Maßeling 1988, S. 21; Char 1988 sowie Danckwerts et al. 1991) folgt damit einer traditionsreichen Vorliebe in der Industriesoziologie, Entwicklungstendenzen der gesellschaftlichen Arbeit unter Rückgriff auf Industrialisierungslegenden und Taylorisierungsmythen zu bestimmen.

Meine These ist dagegen, daß die Arbeit hauptberuflicher Kraftfahrzeugführer im Straßengütertransport zwar in der Tradition des "Fuhrhandwerks" stehend die Züge eines ganzheitlichen Tätigkeitstypus aufweist, wie er für handwerkliche Arbeitsabläufe kennzeichnend ist, daß sich aber die Besonderheiten der Transportarbeit erst dann genauer erschließen lassen, wenn sie zugleich auch als eine "*produktionsbezogene Dienstleistung*" begriffen wird.<sup>37</sup>

Mit der weitgehenden Vernachlässigung von Dienstleistungsarbeit hat die bundesdeutsche Industriesoziologie in entscheidender Weise an der Erzeugung und Verbreitung von Industrialisierungsklischees mitgewirkt. Bilder wecken Assoziationen und die Vorstellung eines "transatlantischen Fließbandes" im Just- in- Time- Takt verführt geradewegs zu der Annahme, daß die "Grundsätze wissenschaftlicher Betriebsführung" von F. W. Taylor (1977; zuerst 1913) auch heute noch maßgeblich die Organisation industrieller Produktion bestimmen, und nunmehr sogar beginnen, das bislang vom Taylorismus verschonte Terrain der Transportarbeit zu erobern.

Nachdem daß die *Dominanz* der am Taylorismus orientierten arbeits- und industriesoziologischen Leitbilder spätestens seit Ende der achtziger Jahr *gebrochen*<sup>38</sup> ist, muß es umso erstaunlicher erscheinen, wenn der *Taylorismus* - unter

---

37 Im Anschluß an ein in der Soziologie populäres Begriffspaar von David Lockwood 1971, S. 125; engl. 1964) sieht es so aus, als ob der handwerkliche Charakter der Transportarbeit als ein Moment der "*sozialen Integration*" der Fahrer in das Gütertransportsystem fungiert, während der *Dienstleistungscharakter* eher auf den Aspekt der "*Systemintegration*" verweist. Die soziale Integration stützt sich auf berufliche (Sub-)Kulturen von LKW- Fahrern, die zum einen an handwerkliche Traditionen des deutschen "Fuhrmannes" anknüpfen, zum anderen an die Country- and- Western- Mythologie anschließen, die ein wesentliches Element der "sozialen Identität" der US- amerikanischen "Trucker" ausmacht (vgl. Kapitel 5.3). "Systemische" Integration bedeutet hier, daß die produktionsbezogenen Transport-, Umschlag- und Lagerhaltungsdienste im Kontext der Rationalisierung der Gütertransportketten als Komponenten eines übergreifenden logistischen Systems zu begreifen sind.

38 Nachdem die Versuche, das Modell des Taylorismus auf die Rationalisierung von Dienstleistungstätigkeiten auszudehnen, in der Bundesrepublik bereits zu Beginn der achtziger Jahre zurückgewiesen wurden (vgl. z.B. Berger/Offe 1981, Berger 1984, Rock et al. 1990, Littek et al. 1991), wird der Realitätsgehalt der Taylorismusprognosen im Anschluß an die Kontroversen um das "Ende der Arbeitsteilung" (Kern und Schumann 1984) mittlerweile auch für die Kernbereiche industrieller Produktion stark angezweifelt.



dem Vorzeichen einer "nachholenden" Industrialisierung - im Bereich des Straßengüterverkehrs offenbar eine Art *Renaissance* erlebt. In Analogie zur Rationalisierung der Arbeitsabläufe in der industriellen Produktion vertritt die Forschungsgruppe "Gütertransportsystem" (GTS) am "Rhein-Ruhr-Institut für Sozialforschung und Politikberatung" (RISP) in Duisburg die These, daß trotz der tendenziellen Abkehr von tayloristischen Formen der Arbeitsorganisation in den "neuen Produktionskonzepten", im Bereich Transport, Umschlag und Lagerung weiterhin Anzeichen für eine *Taylorisierung der Transportarbeit* zu finden sind (vgl. Bergstermann und Maßeling 1988, S. 21; Danckwerts et al. 1991, S. 11f., 124f., 128, 145). Im Verlauf der Industrialisierung der Arbeitssysteme im Gütertransport wird in diesem Zusammenhang eine "vollständige Durchsetzung tayloristischer Organisationsformen" erwartet, die als eine "Voraussetzung für die Implementierung neuer Technologien und post-tayloristischer Arbeitsorganisation" gewertet wird (Bergstermann und Maßeling 1988, S. 21). Mit einer recht einsinnigen, linearen Entwicklungslogik wird dabei die Überwindung des Taylorismus an seine "endgültige Entfaltung" im Zuge fortschreitender Industrialisierungsprozesse gekoppelt (vgl. ebd.).

"Es scheint, als vermittelten unsere Erkenntnisse eine Entwicklung, die der (...) in der soziologischen Diskussion angenommenen Aufhebung des tayloristischen Produktionskonzeptes entgegenläuft.

Die Wandlung der Arbeitsverhältnisse im GTS [Gütertransportsystem; M.F.] zur Industriearbeit, die wir konstatieren, stellt uns ein prägnantes Beispiel der Anwendung jenes Aspektes der 'wissenschaftlichen Betriebsführung' dar, der die *Enteignung der Arbeiter von Erfahrungswissen und Disposition zugunsten der Leitungen* intendiert. (...) Der Einsatz der IuK-Techniken in Transport, Umschlag und Lagerei legt die Vermutung nahe, daß ihre Rationalisierungseffekte, bezogen auf die Arbeitsbedingungen, ähnliches bewirken. Die dispositiven Qualifikationen, bislang hier noch notwendiger Bestandteil funktionierender Arbeitsabläufe, also die Kenntnisse der Arbeiter, werden in den Computer-Programmen diesen entzogen, verselbständigt und treten ihnen (...) als eindeutige Anweisungen gegenüber" (Danckwerts et al. 1991, S. 11f.; Hervorhebungen durch M.F.).

Die Transformation von "Erfahrungswissen" und Dispositionsfähigkeiten praktischer Experten allein scheint mir eine recht schmale Grundlage zu bieten, um eine Taylorisierung der Transportarbeit zu begründen, die im Anschluß an die "Grundsätze wissenschaftlicher Betriebsführung" von Taylor (vgl. 1977) auf vier Ebenen greifen muß:

- # erstens als *Sondierung von Kopf- und Handarbeit, von Disposition und Ausführung* (Teilung und Zerlegung der Arbeit mit Herausbildung einfacher, dequalifizierter Tätigkeitsbereiche),
- # zweitens als *Transformation von praktischem Wissen und Erfahrungsregeln in Komponenten einer "wissenschaftlichen" Betriebsführung*,
- # drittens als *Konzentration der Verantwortung und Autorität auf Leitungsebene* (formale Arbeitsorganisation, Befehl- Gehorsam- Prinzip der Menschenführung)
- # und viertens als *Motivierung der Operateure ausschließlich durch ökonomische Anreize*.

Inwieweit sich diese "Grundsätze" im Verlauf der logistischen Rationalisierung in den Arbeitsprozessen des Gütertransportsystems auch tatsächlich einmal durchsetzen werden, muß offen bleiben und ist auf dem gegenwärtigen arbeitssoziologischen Wissensstand noch nicht zweifelsfrei vorhersehbar. Nach meinem Eindruck sind aber Einwände gegen die Taylorismus-Analogie angebracht, zumal sich die Urheber dieser Übertragung selbst nicht ganz einig darüber sind, ob die Industrialisierung der Transportarbeit zu einer, die ausführenden Tätigkeiten *dequalifizierenden Zerlegung und Standardisierung der Arbeitsabläufe* führt (so bei Danckwerts et al. 1991, S. 11f., 124f., 128, 145) oder aber der Einsatz von IuK-Technologien im Gegenteil eine *Reprofessionalisierung und Aufhebung der Arbeitsteilung durch Integration von operativen und dispositiven Leistungen* bewirkt (vgl. ebd., S. 138 und 152).

Zweifel über die praktische Tragfähigkeit logistischer Konzepte sind allerdings dort angebracht, wo eine weitgehende Verlagerung disponierender Tätigkeiten von den LKW-Fahrern auf die stationäre "Disposition" in der Spedition erfolgen soll und den Fahrern selbst *nur* noch ausführende Tätigkeitselemente verbleiben sollen. Angesichts vielfältiger Unsicherheiten beim Transportablauf ist die existierende Branchensoftware für derart komplexe Aufgabenstellungen zur Zeit noch weitgehend ungeeignet, um die Feindisposition der Fahrer vor Ort zu ersetzen (vgl. Florian 1993b). Die Transformation von praktischem Wissen und Erfahrungsregeln in wissenschaftliche Wissensformen ist zudem nicht problemlos zu realisieren, wie die Schwierigkeiten des *Knowledge Engineering* bei der Entwicklung von Expertensystemen zeigen. Die kritischen Punkte der nur begrenzten Reichweite und Rationalität formaler Organisation schließlich und die Realitätsferne instrumentalistischer Konzepte des *Homo Oeconomicus* sind seit langem bekannt und werden in jüngster Zeit wieder verstärkt gegen den Universalitätsanspruch rationalistischer Wirklichkeitsmodelle angeführt (Stichworte: Organisations- bzw. Unternehmenskulturen, Mikropolitik, subjektive Bezüge zur Arbeit).

Darüber hinaus ist eine Identifizierung von Taylorismus und Industrialisierung, die bei den Duisburgern anklingt, wenig hilfreich, um den Besonderheiten und Differenzierungen nachzuspüren, mit denen sich Industrialisierungsprozesse praktisch durchzusetzen pflegen. Man gewinnt den Eindruck, als ob der Taylorismus hier nicht mehr als eine *spezifische* historische Form der Organisation von Arbeitsteilung verstanden wird, sondern generell mit jedweder Zerlegung von Arbeit gleichgesetzt wird. Wenn aber der Taylorismus nicht das geeignete Modell bietet, um die differenzierten Entwicklungstrends der Transportarbeit im Straßengüterverkehr angemessen zu beschreiben, was ist dann generell von der These einer "*Industrialisierung*" der Transportarbeit zu halten?

Die Argumentation, daß die logistischen Rationalisierungsprozesse zu einer *Industrialisierung der Transportarbeit* führen, stützen sich auf ein Bündel ver-

schiedener Annahmen. Einen zentralen Bezugspunkt bildet dabei die von Norbert Altmann et al. (1986) im Münchner "Institut für Sozialforschung" entwickelte Version des Konzeptes *systemischer Rationalisierung*, das von den Duisburgern auf logistische Rationalisierungsabläufe übertragen wird, dies allerdings nicht, ohne dabei einer gewissen Überstrapazierung des Rationalitäts- und Realitätsgehaltes dieses neuen Rationalisierungsmodells anheimzufallen.

In der Industriesoziologie kursieren derzeit zwei konkurrierende Auffassungen über "systemische" Rationalisierung, die sich trotz einiger Überschneidungen (z.B. was die Bezugnahme auf "Ganzheitlichkeit" und "Integration" betrifft) vor allem darin voneinander unterscheiden, daß sie andere Bezugsebenen für die Bestimmung des systemischen Charakters der Rationalisierung wählen (vgl. im folgenden auch Schmidt 1990).

Im "Soziologischen Forschungsinstitut" (SOFI) Göttingen wird der Begriff systemischer Rationalisierung von Martin Baethge und Herbert Oberbeck (1986; 1990) als eine *deskriptive* empirische Kategorie benutzt, die aus der Perspektive der Entwicklung von Rationalisierungskonzepten für den Dienstleistungsbereich entwickelt worden ist (vgl. 1990, S. 150ff., 171). Mit der Betonung des Modellcharakters ("Konzept") dieses neuen Rationalisierungstyps versuchen Baethge und Oberbeck sich einerseits von dem Begriff der "neuen Produktionskonzepte" (Kern/Schumann) abzuheben und andererseits von der Last zu befreien, ihre Kategorie systemtheoretisch und durch ein angemessenes Rationalitätsverständnis fundieren zu müssen (vgl. ebd., besonders S. 165ff., 171). Die Übernahme der Kategorie systemischer Rationalisierung auf logistische Innovationsprozesse drängt sich aus dieser Sicht förmlich auf, da sich im Dienstleistungsbereich - vor dem Hintergrund veränderter Markt- und Verwertungsbedingungen und unter Einsatz neuer Informations- und Kommunikationstechniken - eine "tendenzielle Abkehr der neuen integrierten Rationalisierungsperspektiven von ausschließlich innerbetrieblichen Problemkonstellationen vollzieht" (ebd., S. 150). "Systemische Rationalisierung in Dienstleistungsunternehmen heißt, daß technische und organisatorische Maßnahmen nicht mehr länger punktuell, auf einzelne betriebliche Aufgaben hin betrieben werden, sondern daß von den Unternehmen verstärkt auf die *integrierte, technisch-soziale Gestaltung von Arbeits-, Betriebs- und Marktstrukturen* gezielt wird. (...) Systemisch ist umfangslogisch als Entgegensetzung zu punktuell oder einzelfunktionsbezogen zu verstehen, als Tendenz zur Einbeziehung des Betriebsganzen und seines Marktumfeldes in den Rationalisierungsprozeß" (Baethge und Oberbeck 1990, S. 150 und 171; Hervorhebungen durch M.F.).

Eine andere Auffassung von systemischer Rationalisierung ist von Norbert Altmann et al. (1986) am "Institut für Sozialforschung" (ISF) in München entwickelt worden, bei der die "Netzstruktur zwischenbetrieblicher Beziehungen" den entscheidenden Ansatzpunkt zur Bestimmung des *systemischen* Charakters des neuen Rationalisierungstyps bildet, d.h. "Netze von Abnehmer- Zulieferbeziehungen, Distributionsnetze (auf verschiedenen Handelsstufen), Service- Netze, Netze der Kreditwirtschaft, aber auch konzerninterne Strukturen (von Produktionseinheiten, Vertriebsstellen, Entwicklungsabteilungen etc.)" (Altmann und Sauer 1989, S. 11, zitiert nach Schmidt 1990, S. 19f.). Der Münchener Ansatz, der den Fokus auf die *zwischenbetriebliche Vernetzung* legt, eignet sich damit noch besser für eine Übertragung auf logistische Rationalisierungsmodelle, so daß es nicht weiter überrascht, daß Danckwerts et al. (1991, S. 27) sich in ihrem Konzept systemischer Rationalisierung im wesentlichen auf die ISF- Version von Altmann et al. (1986) beziehen: "Systemische Rationalisierung - richtet sich auf die Integration und Verknüpfung der einzelnen Teilprozesse, - ihr Inhalt ist dabei

das Primat der Ökonomie der Zeit in diesen Interdependenzen, - mit dem Ziel, durch optimale Koordination Synergieeffekte auszulösen, - wobei als Instrumente dieser Vernetzung die modernen Informations-, Organisations- und Steuerungstechnologien eingesetzt werden" (Danckwerts et al. 1991, S. 27).

Aus dieser Sicht erscheint die Logistik zugleich als "Konzeption und Instrument systemischer Rationalisierung" (ebd., S. 35), wobei "neben neuen arbeitsorganisatorischen Konzepten die EDV- gestützte Leistungserstellung (...), die informationstechnologische Vernetzung und das Entstehen neuer betriebsübergreifender Verbundsysteme" als Elemente der "systemischen" Rationalisierung von Transport, Umschlag und Lagerhaltung identifiziert werden (ebd., S. 36). Die Herausbildung "systemisch- technischer Formen der Abwicklung logistischer Leistungen" erfolgt dabei auf der Grundlage der Elektronisierung und Mechanisierung, Standardisierung und Normierung als den entscheidenden Impulsen für eine Industrialisierung des Gütertransportsystems, die zu einem Abbau der handwerklich- gewerblichen Formen der Abwicklung von Transportleistungen führen und die schließlich sogar zur Auflösung der gewerblich- institutionellen Strukturen des Gütertransportsystems schlechthin beitragen sollen (vgl. Char 1988, S. 89f.). Die These von der Industrialisierung der Transportarbeit beruht dabei in ihren Kernargumenten auf zwei aneinander anschließenden Annahmen, die ich als "*Integrationsthese*" und als "*Anpassungs- oder Subsumtionsthese*" bezeichnen möchte.

#### # *Integrationsthese*

Zunächst wird davon ausgegangen, daß der Transport "*unmittelbarer Teil der industriellen Fertigungsplanung oder Warendistribution*" wird (Baars 1987, S. 115; Hervorhebungen durch M.F.). Als Bestandteil *industrieller* Produktionsprozesse werden Transport, Umschlag und Lagerung "nahtlos" mit der Produktion im engeren Sinne (sowie der Warenverteilung des Handels) "*verzahnt*", mit der Folge, daß das Gütertransportsystem *selbst* industrialisiert wird (Danckwerts et al. 1991, S. 49 und 173).

#### # *Anpassungs- oder Subsumtionsthese*

Des weiteren wird erwartet, daß die Transportarbeit mit der *Einbindung* der Fahrer, Disponenten etc. *in die EDV- Systeme der verladenden Industrie* und durch den *Zwang zur Standardisierung* der Arbeitsabläufe, der Informationsverarbeitung und Kommunikationsprozesse an die Bedingungen informationstechnologischer Vernetzung *angepaßt* wird (Baars 1987, S. 115; Danckwerts et al. 1991, S. 124f., 154 und 174).

Da der Straßengüterverkehr spätestens seit der Herausbildung marktstarker Verloader aber *praktisch* bereits als ein Bestandteil der industriellen Produktionsplanung behandelt wird (vgl. schon Marx in MEW 23, S. 405) und besonders in der Form des Werkverkehrs seit langem hochgradig integriert verläuft, muß die *Integrationsthese* aus der engeren Einbindung des Gütertransportes zugleich eine

entsprechende systematische Umgestaltung der Transportwirtschaft im Hinblick auf industrielle Anforderungen ableiten (vgl. z.B. bei Char 1988, S. 90). Das qualitativ Neue an der Industrialisierung der Transportarbeit wird in diesem Zusammenhang in einer "*systemweiten* Industrialisierung der Transporttätigkeiten" gesehen, durch die nunmehr "alle verbleibenden Elemente des Gütertransportsystems von industriellen Techniken und Organisationsprinzipien durchdrungen" würden (ebd.). Die Industrialisierungsthese unterstellt damit implizit, daß die Integration des Straßengütertransportes im Zuge der logistischen Rationalisierung *unter Verlust der Eigenheiten der Arbeitsprozesse des Transportwesens* erfolgt, und zwar bei strikter *Unterordnung* des Transportgeschehens unter die Anforderungen der verladenden Industrie.

Zunächst stellt sich die Frage, ob die Einbeziehung aller am Wertschöpfungsprozeß Beteiligten in ein logistisches Gesamtkonzept überhaupt notwendigerweise auch zu einer *Industrialisierung* der Transportarbeit führen muß, oder ob sich die Übertragung bestimmter Momente industrieller Arbeitsformen nicht vielleicht sogar als kontraproduktiv für den reibungslosen Transportablauf erweisen könnte, so daß eine durchgängige Industrialisierung als ein "Phyrrussieg" der verladenden über die transportierende Wirtschaft erscheinen muß? Gegenüber den flexiblen mittelständischen Strukturen im Gütertransportgewerbe bieten die europäischen Eisenbahnen als ein sehr früh industrialisiertes Transportmittel zahlreiche Indizien für die unerwünschten Nebeneffekte einer sehr weit fortgeschrittenen Standardisierung und Bürokratisierung. Die Annahme einer weitreichenden Deckungsgleichheit zwischen "theoretischen" Rationalisierungsansprüchen und ihrer betrieblichen Realisierung erscheint außerdem angesichts der Komplexität und Störungsrisiken *vernetzter* logistischer Systeme (vgl. Kühn et al. 1990, S. 104 und 159) als viel zu optimistisch, wenn nicht sogar als naiv, soweit dadurch mögliche kontraproduktive Neben- und Fernwirkungen der Industrialisierung vernachlässigt werden. Andererseits wäre es sicherlich ebenso verfehlt, allein aus den "gegenständlichen" Besonderheiten und aus dem Dienstleistungscharakter der Transportarbeit bereits ein wirksames Rationalisierungsdilemma abzuleiten, das *alle* Industrialisierungstendenzen von vornherein zum Scheitern verurteilte.

Beide extremen Positionen - die der unbegrenzten Industrialisierung ebenso wie die der grundsätzlichen Industrialisierungsresistenz - sind nach meinem Eindruck derzeit noch nicht hinreichend zu belegen, um daraus eine gesicherte Prognose für die Zukunft der Transportarbeit zu entwickeln. Da sich aber die Duisburger Forschungsgruppe für die Industrialisierungsthese stark macht, möchte ich mich im folgenden auf die "*stofflichen*" *Besonderheiten* und den *Dienstleistungscharakter* des Arbeitsprozesses im Straßengüter(fern)verkehr konzentrieren, mit dem Ziel, die Reichweite und Grenzen der logistischen Rationalisierung im Straßengütertransport etwas genauer auszuloten. Dabei

kommt es darauf an, *trotz* der unbestreitbaren Einbindung der Transportwirtschaft in den allgemeinen gesellschaftshistorischen Prozeß der Industrialisierung, jene besonderen Merkmale zu identifizieren, die der transportierenden Arbeit ihre unverwechselbare Gestalt verleihen.

Schon bei oberflächlicher Betrachtung müßte eigentlich auffallen, daß es gravierende Unterschiede gibt zwischen der zuweilen so genannten "Transportindustrie" und dem Maschinen- und Werkstattbetrieb der fabrikmäßig organisierten Industrieproduktion als dem Prototypen für industrialisierte Arbeitsformen. Die Besonderheiten der "stofflichen Seite" (Marx 1974, S. 583) des Transportprozesses, d.h. das Arbeitsmaterial, die Arbeitsmittel und die "lebendige Arbeit" im Gütertransportgewerbe, lassen eine vorschnelle Übertragung der üblichen Industrialisierungsmerkmale auf den Straßengütertransport nicht ohne weiteres zu, obwohl sich die "Lokomotionsindustrie" (Marx) deshalb nicht grundsätzlich außerhalb der globalen Tendenzen kapitalistischer Industrialisierungsprozesse bewegt.

Ungeachtet ihrer stofflichen Besonderheiten bezwecken die Arbeitsprozesse im Straßengüterverkehr wie jede Form von Arbeit eine (in diesem Fall: räumliche) Veränderung des *Arbeitsgegenstandes*, die aus der Wirkung der *zweckmäßigen Arbeitstätigkeit* auf den Gegenstand mit Hilfe des jeweiligen *Arbeitsmittels* resultiert (vgl. MEW 23, S. 192 und 195). Im Straßengütertransport fungieren dabei die Lastkraftwagen und (Sattel)Zugmaschinen einschließlich der Aufbauten, Wechselbehälter etc. (Maschinenwagen, Anhänger oder Sattelaufleger) als primäre "Arbeitsmittel", während das zu transportierende Ladegut als "Arbeitsgegenstand" aufzufassen ist (vgl. auch Bogedale 1983, S. 28ff.). Der *Arbeitsgegenstand* der Transportarbeit ist in der Regel ein bereits hergestelltes Produkt, dessen "stoffliche" Eigenschaften durch den Transport nicht mehr verändert werden dürfen.<sup>39</sup> Was sich ändern muß, ist allein die Raum- Zeit- Position des Transportgutes, d.h. der Ort, an dem es sich zu einer bestimmten Zeit befindet.

Das *mobile Arbeitsmittel* Lastkraftwagen ist allerdings nicht mit stationären Maschinen zu vergleichen. Auch wenn der LKW - als motorisiertes Fuhrwerk - das Resultat eines Mechanisierungsprozesses ist, kann das "Führen" eines Kraftfahrzeuges nicht mit dem "Bedienen" einer Maschine gleichgesetzt werden.<sup>40</sup> Dies liegt nicht etwa daran, daß LKW-Fahren sich prinzipiell einer Automatisierung und einer entsprechenden, auf Leitstände gestützten Überwachungsform entziehen würde. Wie Beispiele aus dem innerbetrieblichen Transport zeigen, sind selbst komplizierte Fahrabläufe und Feinpositionierungen bei Fahrerlosen Trans-

---

39 Einkalkulierte Reifungsprozesse bei landwirtschaftlichen Produkten (z.B. bei Obst, das einen langen Transportweg hinter sich bringen muß und deshalb noch unreif geerntet wird) bilden hier eine der wenigen Ausnahmen.

40 Die Unterschiede, die Bahrtdt et al. (1970, S. 17) zwischen der Tätigkeit eines Drehers und der eines Lastwagenfahrers sehen, halte ich allerdings für etwas überzogen. Mir leuchtet nicht ein, wieso ein Dreher seine Maschine nicht auch in einer Weise beherrschen können soll, "daß eigenes manuelles Tun und Reaktion der Maschine zusammen mit eigener Wahrnehmung und Steuerungsverhalten einen einzigen sensomotorischen Regelkreis" bildet.

portsystemen unter entsprechendem Aufwand automatisierbar. Der entscheidende Unterschied ist aber die unvergleichbar hohe Komplexität und Intransparenz, Kontingenz und Virulenz der außerbetrieblichen Verkehrs- "Umwelt", die das Fahrer- Fahrzeug- System in unvorhersehbarer Weise beeinflusst. Ein arbeits- und funktionssicheres Steuerungs- und Navigationssystem für "fahrerlose" Gütertransportsysteme, das selbst im Nahverkehr mit einer nicht mehr kalkulierbaren Anzahl von Verkehrsteilnehmern und - situationen rechnen müßte, ist wohl auf absehbare Zeit unter vertretbaren ökonomischen Kosten und technischem Aufwand nicht realisierbar, wenn dies mit einer zumutbaren Sicherheitsreserve und einem gesellschaftlich gebilligten "Restrisiko" überhaupt technisch möglich und gesellschaftlich wünschbar erscheint.<sup>41</sup>

Schließlich beruht auch die *Arbeitstätigkeit* im Transportgewerbe typischerweise nicht auf fabrikmäßig organisierten und technisierten Arbeitsabläufen. Sogar die noch am ehesten mechanisierbaren Arbeitstätigkeiten im Güterumschlag haben sich bis in die heutige Zeit hinein als außergewöhnlich widerstandsfähig gegenüber der vollständigen technischen Substitution menschlicher Arbeitskraft erwiesen. Anders als im innerbetrieblichen Materialfluß, wo der Einsatz "Fahrerloser Transportsysteme" schon seit den sechziger Jahren bekannt ist, werden die Rationalisierungspotentiale bei bemannten Umschlagmitteln erst in jüngster Zeit stärker ausgeschöpft. Weil sich die Erzeugung einer Ortsveränderung des Transportgutes nur durch die *Mobilisierung des Arbeitsplatzes* der Kraftfahrzeugführer bewerkstelligen läßt, ist eine angemessene Arbeitsmotivation auf dem Einzel- oder Doppelarbeitsplatz im LKW auch nicht mit den üblichen fabrikmäßigen Disziplinierungsmitteln zu verwirklichen, die in der stationären, sozialräumlich verdichteten "Werkstatt" großer Produktionsbetriebe realisierbar sind. Dennoch ist gerade die Unterwegs- Kontrolle ein zentraler Ansatzpunkt für Rationalisierungsstrategien, die auf dem systematischen Einsatz moderner Informations- und Kommunikationstechniken (Stichworte: Bordcomputer, Satellitenkommunikation etc.).

Im Verständnis der Industriesoziologie wird Industrialisierung meist sehr eng an die *Technisierung* und *Organisierung* gesellschaftlicher Funktions- und Lebensbereiche, besonders der Güterproduktion, gebunden (vgl. Lutz und Schmidt 1977, S. 101; Beckenbach 1991, S. 246f.). Soll nicht jede Form von Technik oder Organisation undifferenziert als "industriell" gekennzeichnet werden, sind weiterführende Überlegungen notwendig, um der nichtssagenden Kategorie der Industrialisierung wieder genügend Trennschärfe zu verleihen. Mit der Betonung abendländischer *Rationalisierungstendenzen* als einer Leitfigur industriellkapitalistischer Umwälzungen hat Weber zwar durchaus eigene Akzente gesetzt, bei der Lektüre von Sombarts Studien über den modernen Kapitalismus und der Marxschen Kritik der Politischen Ökonomie lassen sich aber überraschende Parallelen und Berührungspunkte zu Webers Argumentationslinie finden. Meine These lautet, daß - trotz unterschiedlicher Auffassungen im Detail - zumindest

---

41 Dennoch gibt es europäische Projektvorhaben im Rahmen von "Prometheus" (Programme for European Traffic with Highest Efficiency und Unprecedented Safety), bei dem Forschungseinrichtungen mit der europäischen Automobil-, Elektronik- und Zulieferindustrie kooperieren, um mit einer (teilweisen) Automatisierung des Fahrzeugverkehrs zu experimentieren.

bei Marx, Weber und Sombart die tendenzielle *Zurückdrängung "naturwüchsiger" Formen des Umgangs mit Unsicherheiten* auf der Grundlage moderner Wissenschaft, Technik, Organisation und Lebensweise einen gemeinsamen Bezugspunkt für das Verständnis der gesellschaftlichen Herausbildung des *industriellen* Kapitalismus bildet (vgl. ausführlicher Florian 1994).<sup>42</sup>

Im Vergleich zu vorindustriellen Gesellschaften zeichnen sich industrielle Kulturen durch eine *neue Art* der gesellschaftlichen Bewältigung von Unsicherheiten aus. Vor allem die systematischen Versuche, die Güterproduktion gegen die Unsicherheiten "organischer" Arbeit und Technik abzuschirmen, besonders aber gegen den Eigensinn und den störenden Einfluß menschlicher Arbeitskräfte zu "schützen", scheint Industrialisierungsprozesse grundlegend zu kennzeichnen, was auch den im Verlauf industrieller Entwicklungen stark wachsenden Bedarf nach "Gewährleistungsarbeit" und nicht-organischen Gewährleistungsformen erklärt.<sup>43</sup> In den letzten Jahren sind die Grenzen der Rationalisierung deutlich geworden, wo Formen rigider Arbeitsteilung und zentralistischer Kontrolle im Vergleich zu organisatorischen Konzepten "kontrollierter Autonomie" (Wotschak 1985) und "kontrollierter Dezentralisierung" (Volst und Wagner 1990) nicht in jedem Fall leistungsfähiger und berechenbarer sind. Die rasche Verbreitung elektronischer Informations- und Kommunikationstechniken hat dabei zugleich auch die Grenzen einer sinnvollen Substitution "organischer" Formen der Informationsverarbeitung und Kommunikation aufgezeigt.

Im Bereich des Straßengütertransportes gewinnt die auf der persönlichen Qualifikation einzelner beruhende *Gewährleistungsarbeit* einen besonderen Stellenwert. Trotz ihres *fuhrhandwerklichen* Charakters ist die Transportarbeit als eine *produktionsbezogene Dienstleistung* nicht mit jenen handwerklich-gewerblichen Arbeitstätigkeiten zu vergleichen, die sich im Gefolge der Industrialisierung *ohne weiteres* durch fabrikmäßig organisierte und konzentrierte Formen der Arbeit verdrängen lassen.

Auf den ersten Blick vollbringen Lastkraftwagenfahrer ähnlich wie Handwerker ein "individuelles Werk" (vgl. Sombart, 1922, Bd. I.1, S. 194). Der relativ geringe Mechanisierungsgrad beim "Führen" eines LKW bietet den Fahrern auch heute noch einen vergleichsweise

---

42 In jüngerer Zeit haben Adalbert Evers und Helga Novotny (1987) am Beispiel der Geschichte von Armutsgefahren und aktueller technologischer Risiken auf die (industrielle) gesellschaftliche Bedeutung aufmerksam gemacht, die dem "Umgang mit Unsicherheit" und der "Entdeckung der Gestaltbarkeit von Gesellschaft" zukommt (zur Bedeutung der gesellschaftlichen Selbstregulation und Kontrolle für die Entstehung neuer Gesellschaftsformen vgl. auch Marx, MEW 3, S. 72ff.).

43 Die globale Tendenz, Organisches durch Anorganisches zu ersetzen, bleibt selbstverständlich nicht ohne Gegenbewegungen. Wissenschaftliche Entwicklungen in der Biogenetik, Biosensorik und Bioinformatik deuten ebenso wie *gentechnische* Manipulationen neue Möglichkeiten an, Anorganisches durch Organisches zu verdrängen.



großen *Spie*raum für die individuelle Stilisierung ihres Arbeitsablaufes und die subjektive Färbung ihres Arbeitsproduktes (z.B. durch persönliche Fahrstile). Deshalb hat die Tätigkeit des LKW-Fahrers auch heute noch wesentliche Bestandteile jener "empirisch-organischen Verfahrensweisen" behalten, die für handwerksmäßig organisierte Arbeitsabläufe charakteristisch sind (vgl. Sombart 1922, Bd. I.1, S. 200ff.). Bei genauerer Betrachtung verweist die "Motorisierung" des klassischen Fuhrwerks zwar auf eine Verwendung mechanischer Bewegungskräfte, die allerdings ohne den Einsatz eines für die industrielle Fabrik typischen *Maschinensystems* ("Maschinerie") erfolgt. Die Mechanisierung hat im Transportwesen den Stellenwert und den regulierenden Charakter der manuellen und geistigen Arbeitstätigkeiten des Chauffeurs bis zum heutigen Tage noch nicht verdrängen können. Insofern vermittelt die "Industrialisierung" von Arbeit und Technik im Straßengütertransport - im Vergleich zur rasanten technischen Entwicklung im Produktionsbereich - den Eindruck einer eher geringen Entwicklungsdynamik.

In einer Epoche, in der Mobilität, Tempo und Beschleunigung als selbstverständliche Merkmale unserer leiblichen Beziehung zu Raum und Zeit gelten, wird meist übersehen, daß die *landgestützten* Transportmittel über einen langen historischen Zeitraum wegen ihrer ungeheuren Schwerfälligkeit und ihrer enormen technischen Rückständigkeit in der Lage waren, der industriellen Entwicklung Fesseln anzulegen, soweit "der Güterausaustausch als Werkzeug jeder aufstrebenden Wirtschaftsgesellschaft durch die vom Transportwesen gesetzten Schranken behindert war: Seine Langsamkeit und geringe Leistungsfähigkeit, seine Unregelmäßigkeit und sehr hohen Kosten ziehen dem Machbaren lange Zeit enge Grenzen" (Braudel 1985, S. 466). Der "Kampf gegen den Raum" (Braudel) und die Suche nach der verlorenen Zeit mußten zunächst als ziemlich aussichtslos erscheinen, bevor gegen Mitte des 19. Jahrhunderts mit dem Ausbau des europäischen Straßennetzes<sup>44</sup> und der Einführung der Eisenbahntechnik eine qualitative technische und organisatorische Verbesserung des Landtransportes einsetzte.

Zu den Möglichkeiten der persönlichen Stilisierung der Arbeitsleistung tritt im Laufe der Zeit der Dienstleistungscharakter der Transportarbeit stärker in den Vordergrund (vgl. ausführlicher Florian 1994). Nach der *Ausdifferenzierung und Verselbständigung der Transporttätigkeit* gegenüber Produktion und Handel während des Mittelalters, gewinnen mit der Zunahme des Fernhandels zusätzliche Dienstleistungen gegenüber der reinen Frachtführerschaft an Bedeutung. Dies gilt vor allem für die Sicherungs- und Gewährleistungsfunktionen, die von dem sich nunmehr herausbildenden Speditionsgewerbe übernommen werden.

Bereits während des Mittelalters bildete sich in größeren Städten ein selbständiges, handwerksmäßig organisiertes Tier- und Wagenhaltergewerbe, das den Kaufleuten gegen Entgelt seine Transportmittel auf der Grundlage von Frachtverträgen anbot (vgl. im folgenden vor allem Sombart 1922, Bd. II.1, S. 328ff.). Das durch Zünfte kontrollierte, lediglich *lokal* operierende Transporthandwerk organisierte den Gütertransport als Etappenverkehr, bei dem die Güter jeweils nur bis zur nächsten Stadt befördert wurden, um von den dort ansässigen Fuhrleuten übernommen zu werden. Wie in anderen Gewerben auch, bildeten die Fuhrleute Zünfte mit eigenem Brauchtum und einer strengen Berufs- und Ehrauffassung.

---

44 Der Bau "künstlicher" Landstraßen ("Chausseen") seit Mitte des 18. Jahrhunderts erlaubte eine Vergrößerung und technische Verbesserung der Lastfuhrwerke (Sombart 1922, II.1, S. 245ff.), diente später aber vor allem der bequemeren Zufahrt zu den Eisenbahnstationen (vgl. Sombart 1927, Bd. 1, S. 285f.).

In Konkurrenz zu dem "Etappentransporthandwerk", das bis in die Zeit der Eisenbahnen hinein erhalten blieb, bildete sich "das 'freie' oder 'wilde', *interlokale Frachtfuhrgewerbe*" heraus, das im 18. und beginnenden 19. Jahrhundert seine Blütezeit erlebte (Sombart 1922, Bd. II.1, S. 329f.). Der Gütertransport in sogenannten "wilden" Fuhren wurde zunächst von Landwirten im Nebenerwerb geleistet (vgl. Braudel 1985, S. 462f.; Gotta 1982, S. 137; Heimes 1978). Später bildeten sich schließlich Urformen der Organisation des modernen Straßengüterfernverkehrsgewerbes heraus: das *selbständige* und *freie*, nicht in Zünften organisierte, aber dennoch reglementierte *interlokale Fuhrgewerbe* (vgl. Sombart 1922, Bd. II.1, S. 331) sowie das *Speditionsgewerbe* (vgl. im folgenden ebd., S. 332ff.). Solange noch die in Zünften organisierten, lokalen Transporthandwerker den Gütertransport dominierten, konnten die Kaufleute und Frachtführer wegen der Transparenz der Transport- und Umschlagvorgänge zueinander in eine direkte Geschäftsbeziehung treten. Die für die *Sicherheit* von Transport und Umschlag notwendigen Vermittlungs- und Kontrolltätigkeiten oblagen der Aufsicht meist halbamtlicher "Güterbestätter". Mit der Ausweitung des Fernverkehrs genügte dieses lokale Kontrollorgan nicht mehr, und zwischen Kaufmann und Frachtführer mußte eine Vermittlungsstelle treten, die dem Fuhrmann Frachten und dem Versender Transportmöglichkeiten sicherte sowie die Verantwortung für den Frachtführer übernahm (vgl. Sombart 1922, II.1, S. 335).

Diese neuartige, auf die *Gewährleistung der Sicherheit* des Transportablaufs orientierte *Dienstleistungsfunktion*, die sich im Zeichen der Umbildung des Fuhrgewerbes in der frühkapitalistischen Epoche entwickelte und auf der Grundlage der vielfältigen *Unsicherheiten des Fernverkehrs* entstand, übernahmen nun die "*Spediteure*". Diese fundamentale Sicherheits- und Gewährleistungsfunktion kommt in dem bezeichnenden Motto britischer Spediteure zum Ausdruck, daß überall dort, wo es Störungen gibt, der Spediteur zu finden sei: "Wherever there is disturbance, the forwarder will be present" (Britannicus: The Role of Modern Freight Forwarder in Europe. In: Sonderausgabe der DVZ zum XIV. FIATA Weltkongreß 1975 in Rotterdam, S. 175, zitiert nach Vogel 1979, S. 308)

**Meine These ist, daß diese "*Sicherungs- und Gewährleistungsfunktion*", die schon zu Beginn des Ferntransportes als notwendige Dienstleistung zum Bestandteil der eigentlichen Transportaufgabe wird, zu einer relativ autonomen, mit vielen dispositiven Anteilen durchsetzten Organisation der Transportarbeit beigetragen hat, einer besonderen Form der Arbeitsorganisation, die für *Dienstleistungsarbeit* charakteristisch ist.**

Die "*Gewährleistungsfunktion*" ist besonders von Ulrike Berger und Claus Offe als ein entscheidendes Kriterium bei der Definition von Dienstleistungsarbeit herausgestellt worden (vgl. im folgenden Berger und Offe 1981; Berger 1984, S. 197ff.). Auch wenn es durchaus berechnete Einwände gegen die universelle Gültigkeit dieses Merkmals gibt (vgl. Florian 1994), scheint die Transportarbeit von Fernfahrern zu jenen produktionsbezogenen Dienstleistungen zu gehören, bei denen die Gewährleistung von Sicherheit und Gewißheit eine zentrale Rolle spielt.

Die Bewältigung der Ungewißheiten des Transportablaufes macht die Bereithaltung und Mobilisierung von "*Reservekapazitäten*" (Berger/Offe) erforderlich als eine Strategie zur Vermeidung von Störungen und Unregelmäßigkeiten. Für die Bewältigung von Unsicherheiten, die vor allem aus dem diskontinuierlichen Arbeitsanfall und aus straßenverkehrsbedingten Kontingenzen resultieren, lassen sich vor allem "*Zeitreserven*" aufbauen, die jedoch eine außergewöhnliche Leistungsbereitschaft auf seiten der Fahrer voraussetzen, sich

weit über die als normal geltende Arbeitszeit hinaus zur Verfügung zu halten (neben der reinen Lenkzeit besonders die sogenannten "Arbeitsbereitschaftszeiten").

Auch "*Qualifikationsreserven*" erscheinen als eine sinnvolle Strategie gegenüber unwäg-  
baren Problemsituationen im Straßengütertransport, wobei zu unterscheiden ist, ob die gefor-  
derten Leistungen lediglich stillschweigend vorausgesetzt werden oder ob sie auch durch legi-  
time Bildungstitel gesichert und anerkannt sind. Dann könnten diese Qualifikationen von den  
Fahrern auch als arbeits- und leistungspolitische Verhandlungsressource genutzt werden, was  
angesichts der schwachen Verberuflichung von LKW- Fahrern aber fraglich erscheint (Kap.  
2.2). Unter logistischen Kostenkalkülen und Just- in- Time- Bedingungen stellt die "*Über-  
produktion*", d.h. der Transport "auf Vorrat", keine ökonomisch akzeptable Strategie der  
Reservenbildung dar, weil die Lagerhaltung aufgrund der hohen Bindung von Kapital ja  
gewissermaßen auf die Straße verlagert werden soll, um Kosten und Lagerkapazitäten zu  
sparen ("rollendes Lager").

Die Dringlichkeit schneller und flexibler Eingriffe in das Transportgeschehen  
lassen auf der einen Seite ausreichende Entscheidungsspielräume für die kurz-  
fristig reagierende Vor- Ort- Disposition der Fahrer als geboten erscheinen,  
andererseits ist gerade mit dem Einsatz von Bordcomputern erstmals die Chance  
für das Transportmanagement verbunden, den Fahrern unterwegs "über die  
Schulter zu sehen" und sie durch permanente Dialogfähigkeit und Lokalisierung  
besser kontrollieren zu können. Dennoch ist gegenwärtig noch nicht davon aus-  
zugehen, daß zumindest dort, wo relevante Kontingenzen tatsächlich die Qualität  
der Transportleistung gefährden können, auf die Gewährleistungsarbeit der  
Fahrer in absehbarer Zeit gänzlich verzichtet werden kann. Die Qualität dieser  
Gewährleistung aber ist sicherlich nicht ohne weiteres zum "Nulltarif" zu haben.  
Allzu rigide gestaltete Kontrollen des Arbeitsprozesses der Berufskraftfahrer  
dürften nicht ohne kontraproduktive Effekte auf deren Dienstleistungsmotivation  
bleiben.

Welche technischen und organisatorischen Möglichkeiten bieten sich dann  
überhaupt, um die Transportarbeit auf der Grundlage handwerklich gefärbter,  
produktionsbezogener Dienstleistungstätigkeiten zu *rationalisieren*? Die Motori-  
sierung und Mechanisierung des Lastkraftwagens hat bislang lediglich zu einer  
partiellen Substitution "organischer" Kräfte geführt. Allen kühnen Automatisie-  
rungsvisionen zum Trotz scheint sich dies auch beim verstärkten Einsatz elek-  
tronischer Informations- und Kommunikationstechniken an Bord des Lastkraft-  
wagens - zumindest auf absehbare Zeit - nicht wesentlich zu ändern. Dennoch  
hat es in den letzten Jahren einzelne fahrzeugtechnische Verbesserungen gege-  
ben, besonders was die Motorisierung betrifft (z.B. Zunahme der Leistung und  
Elastizität der Dieselmotoren, elektronische Kraftstoff- Einspritzung, Verringe-  
rung des Kraftstoff- und Betriebsmittelverbrauchs sowie von Lärm- und Emis-  
sionsbelastungen), was den Bedienungskomfort und die Sicherheit angeht (z.B.  
Servolenkung, druckluftunterstützte Kupplungen, Retarder, ABS, elektronische  
Geschwindigkeitsregler, Semi- und Vollautomatikgetriebe) sowie schließlich

**Abb. 6: "Ein Truck für den Fahrer": Scania R 143 mit computergestützter Schalttechnik**

"Der zentrale CAG-Rechner kontrolliert und steuert das Getriebe. Der Rechner gibt allerdings nur Schaltempfehlungen im Display. Der Fahrer kann den Gang akzeptieren oder am Joystick auf der Mittelkonsole korrigieren. Erst beim Betätigen des Kupplungspedals wird die Schaltung pneumatisch ausgeführt.

'10 bis 15 Prozent schneller', das verspricht das Pressepapier. Und in der Tat schaltet CAG nun so schnell, daß man die Schaltzeiten wirklich akzeptieren kann. Auch der Gruppensprung bereitet einem nun in Steigungen keine Schweißausbrüche mehr.

Scanias CAG ist kein Automatik-Getriebe. Zum Verständnis muß dies ganz klar gesagt werden. Der Fahrer entscheidet, wann geschaltet und welcher Gang eingelegt wird. Der Computer analysiert lediglich die Fahrsituation und gibt nach einem Vergleich mit den abgespeicherten Programmen eine Schaltempfehlung blinkend ans Display im Armaturenbrett. Erst bei Betätigen der Kupplung wird die Schaltung selbst eingeleitet. Ein Piepton signalisiert dem Fahrer, daß der Gangwechsel vollzogen ist und er wieder einkuppeln kann. Wartet man das Rücksignal wirklich ab, gibt es beim Schalten selbst keinerlei Probleme. Kuppelt man in der Hektik zu früh wieder ein, bricht der Computer die Schaltung ab und man landet im Neutral.

Wenn schon viel Elektronik, dann sollte doch eigentlich diese fatale 'Verschalt'-Möglichkeit abgesichert werden. Renault verwendet ein ähnliches System, das allerdings nie zuläßt, daß eine Leerlaufschaltung durchgeführt werden kann, solange das Fahrzeug in Bewegung ist. Auch ZF's AVS ist in diesem Punkt besser abgesichert. Ein Hydraulikzylinder hält die Kupplung solange geöffnet, bis der Schaltvorgang wirklich vollzogen ist.

Diverse Sensoren überwachen die Fahrt des Trucks. Gaspedalstellung, Motordrehzahl, Fahrgeschwindigkeit, mit diesen Informationen errechnet der Computer den seiner Meinung nach korrekten Gang"

(Aus: "Trucker" 5/93, S. 19).

**den Umfang und die Menge transportierbarer Nutzlasten betrifft. Die Entlastung von schweren manuellen bzw. körperlichen Arbeitsanforderungen, beispielsweise durch eine servounterstützte Lenkung und Schaltung, durch halb- und vollautomatische Schaltgetriebe, wird von den Fahrern und ihren Repräsentanten in den Redaktionen der Fernfahrer- und Trucker- Zeitschriften aber zuweilen recht argwöhnisch betrachtet.<sup>45</sup>**

---

45 So wird das vollautomatische LKW-Getriebe von Volvo ("Geartronic") in einem Kommentar von Rainer Rex ("Chip für Chip") in dem Nutzfahrzeugmagazin "lastauto omnibus" (Heft 11, 1991, S. 3) als ein weiterer Schritt zur möglichen Verdrängung der Fahrer

Abb. 7: Der Zusammenhang zwischen Rationalisierung und dem Nutzungszeitraum von Nutzfahrzeugen



So werden am Beispiel elektronisch gesteuerter Gangschaltungen mögliche Grenzen der Automatisierung deutlich (vgl. Abb. 6), wo dem Computer lediglich eine, die Schalttätigkeit der Fahrer(innen) *unterstützende* Aufgabe bei der Realisierung einer wirtschaftlichen und schonenden Fahrweise zugebilligt wird. Auch die elektronisch gesteuerte "Geartronic"-Schaltung des Volvo F12 muß den Fahrern gewisse Eingriffschancen überlassen, um deren praktisches Erfahrungswissen in unkalkulierbaren und kritischen Situationen verfügbar zu machen.<sup>46</sup> Aufgrund ihres Empfehlungscharakters dürfte die CAG-Schaltung von Scania aber mehr Eingriffsmöglichkeiten und Lernchancen enthalten, besonders was die

durch die sukzessive Automatisierung des LKW gesehen: "die Nutzung der Elektronik auch im Lkw ist - gerade der Sicherheit wegen - notwendig. Man denke an ABS oder an die elektronisch geregelte Servolenkung. Sie kann auch der Wirtschaftlichkeit dienen; Paradebeispiel ist die elektronisch geregelte Kraftstoff-Einspritzung oder auch die Entlastung des Fahrers durch die elektronische Geschwindigkeitsregelung. Nur, ob sie bei der Getriebeschaltung, die so sehr von Aug' und Gefühl des Fahrers abhängt, Sinn macht, wage ich zu bezweifeln."

46 "Um den verschiedenen Landschaften und Verkehrssituationen, die der Computer nicht frühzeitig erkennen kann, gerecht zu werden, räumt Volvo dem Lkw-Fahrer (...) Eingriffsmöglichkeiten ein. Die drei Gänge der unteren Gruppe können von Hand geschaltet werden. Als vierte Stellung des Ganghebels wird dann auf A für Automatik geschaltet" ("Im Urteil der Profis: Volvo F12 Geartronic", in: "Fernfahrer" 5/93, S. 17).

**Gewöhnung der Fahrer(innen) an eine wirtschaftliche, umwelt- und ressourcenschonende Fahrweise betrifft**

Neben der *Maschinisierung* des Straßengütertransportes durch den Einsatz von motorisierten LKW und der *Verbesserung der Umschlagtechnik*, besonders die Entwicklung von Wechselbehältern und Containern sowie der Einsatz standardisierter Ladehilfsmittel (z.B. Euro-Palette), ist die *Ausdehnung und Effektivierung des Nutzungszeitraums* der Lastkraftwagen als ein wichtiges Rationalisierungspotential erkannt worden (vgl. Abb. 7), mit allen Konsequenzen für die Verlängerung des Arbeitstages und die Intensivierung der Arbeit (z.B. Arbeitsverdichtung durch eine größere Anzahl von Touren oder höhere Kilometer- bzw. Tonnenkilometerleistungen innerhalb des gleichen Zeitraumes).

Mit dem Ziel, die Lastkraftwagen durch eine wirtschaftliche Fahrweise rationaler zu nutzen, wird in den nächsten Jahren dem Einsatz elektronischer Informations- und Kommunikationstechnik ein zentraler Stellenwert eingeräumt (Bordcomputer mit Touren- und Fahrbetriebsdatenerfassung sowie Online-Kommunikations-Verbindungen via Satellit, "Tracking and Tracing", d.h. Sendungs- und Fahrzeugverfolgung, Tourenplanungs- und Flottenmanagementsysteme, C/D-Netz-Telefon, Roadfax etc.). Vor allem die Integrationsfähigkeit einzelner Module und IuK-Komponenten in ein offenes logistisches Gesamtsystem soll dabei im "Truck-Cockpit der Zukunft" hoch bewertet werden, wenn man der Studie über ein "Integriertes Fahrerinformationssystem (IFIS)" von Mannesmann-Kienzle folgt, einem führenden Hersteller auf dem Gebiet der mobilen Informations- und Kommunikationstechnik (vgl. Abb. 8 und 9).

Über ein Fuhrpark-Management-System (FMS) lassen sich hierbei fahrer- und fahrzeugbezogene Daten (Arbeits- und Ruhezeiten, Durchschnittstempo, Kraftstoffverbräuche etc.) bis ins Detail nachvollziehen, die über entsprechende Sensorsysteme für die Bremsüberwachung (BÜW), die elektronische Temperatur-Sensorik für Kühlaufbauten (ETS), dem elektronischen Diesel-Management (EDM) und dem automatischen Unfall-Datenschreiber (UDS) erfaßt werden. Eine neuartige, manipulationssicherere Flachfahrtschreiber (FTCO) und ein Kommunikationsinterface komplettieren die Informatisierung der Transportarbeit *on board* (vgl. Abb. 9)

"Wo industrielle Prozesse und Warenverteilung dem strengen Diktat der 'Just-in-Time'-Zulieferung unterworfen sind, darf die verbindende Logistik, der Gütertransport, nicht am langen Zügel laufen. Eine straffe Organisation der Warenströme setzt ein integriertes Management der Fahrzeugflotten voraus. Das bedeutet zunächst einmal die systematische Erfassung, Übermittlung und Auswertung von Fahrbetriebsdaten. Ein nächster Schritt, an dem z.Z. gearbeitet wird, ist die permanente Kommunikation zwischen Fahrzeug und Zentrale über Funknetze und Nachrichtensatelliten. (...)

Zwar praktizieren auch heute in modernen logistischen Systemen Lieferant, Warenempfänger und Spediteur bereits einen ständigen Informationsaustausch. (...) Sie sind in ein dichtgeknüpftes Kommunikationsnetz eingebunden, aber die Ausführenden, die Fahrer und

Abb. 8: "Integriertes Fahrerinformationssystem" als Zukunft der LKW- Cockpit- Technik?

**"Das 'Truck-Cockpit der Zukunft'**  
Langsam aber sicher zieht mehr Elektronik ins Truck-Cockpit ein. Mannesmann-Kienzle präsentiert, wie es mal aussehen kann."

"Integriertes Fahrerinformationssystem IFIS nennt Mannesmann-Kienzle eine funktionsfähige Systemstudie, bei der vorhandene Bordrechner und gängige sowie zukünftige Kommunikationssysteme auf einer einheitlichen Bedieneroberfläche zusammengeschlossen sind"

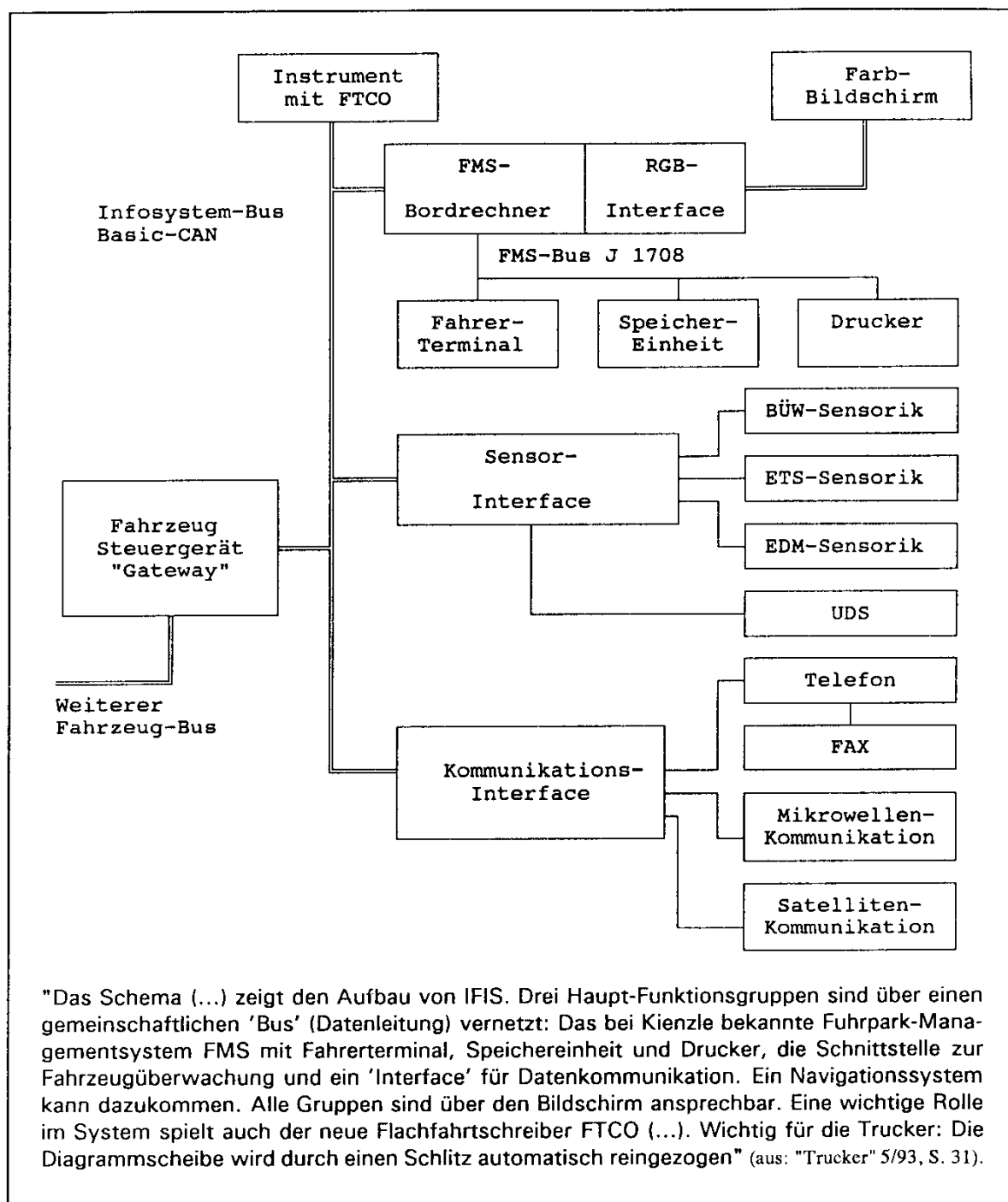


(Quelle: "Trucker" 5/93, S. 30).

ihre Fahrzeuge, bleiben bislang in den meisten Fällen außen vor. Jenseits der Betriebstore sind sie auf sich allein gestellt, sie müssen an Telefonzellen Halt machen, um Meldung zu erstatten und Instruktionen entgegenzunehmen. Die Lückenhaftigkeit, Zufälligkeit und Subjektivität dieses mühsamen Informationsflusses war ein triftiger Anlaß zur Entwicklung von Werkzeugen, die nicht nur die Fahrzeuge und damit auch ihre Fahrer überwachen und kontrollieren, sondern diese in die Kommunikation mit einbeziehen" ("Fuhrpark- Optimierung mit Computerhilfe - Bericht von der IAA", in: Logistik im Unternehmen Nr. 11/12- 1989, S. 46).

"Computerintegriertes Transportwesen (CIT)", "durchgängige, transportbegleitende Informationsketten", "permanente Fahrzeugortung und Sendungsverfolgung", "permanenter Online- Zugriff" auf den "gläsernen LKW", "Bordcomputer" und "elektronischer Beifahrer" - dies sind nur einige Schlagworte der letzten Jahre, die den einst vollmundigen Verheißungen des Computerintegrierten Manufacturing (CIM) in nichts nachzustehen scheinen. Mit der Miniaturisierung und dem Preisverfall elektronischer Bauteile scheint heute alles möglich. Indes zeigen die Ernüchterungen über die praktische Leistungsfähigkeit neuer IuK-Technik in der Fertigungsautomatisierung, daß allzu optimistische oder pessimistische Szenarien über die Zukunft der Arbeit in ihren *best way* oder *worst case* Prognosen meist völlig danebenliegen. Das technisch Machbare ist keineswegs immer das ökonomisch "Rationale", geschweige denn das gesellschaftlich als zumutbar Gebilligte und Durchsetzbare, d.h. das auch organisatorisch Realisierbare.

Abb. 9: Aufbauschema des "Integrierten Fahrerinformationssystems" (IFIS) von Mannesmann-Kienzle



**Auch wenn es keinen Grund gibt, die rasante Entwicklung informationstechnischer Entwicklungen und Anwendungen zu unterschätzen, ist die Verbreitung von IuK-Systemen im Speditionsbereich nach dem gegenwärtigen Stand der Forschung derzeit als eher gering zu bewerten.**



- # So verwenden nur etwa 30% der Speditionen "umfassendere" elektronische IuK- Systeme (was immer dies heißen mag), wobei die Anwendungen meist auf den kaufmännischen Bereich beschränkt sind (vgl. Aden 1991).
- # In der Disposition besteht nach einer Studie aus Nürnberg und Karlsruhe immer noch eine "Anwendungslücke" im Bereich computergestützter Tourenplanungssysteme (vgl. Bargl 1992): Bei einem potentiellen Anwenderfeld von ca. 8.000 bis 11.000 Betrieben sind bislang im deutschsprachigen Raum lediglich 247 Installationen bekannt, die sich zudem auf wenige Branchen konzentrieren (Lebensmittel, Getränke, Möbelindustrie, Pharma und Pressevertrieb), während in der klassischen Sammelgutspeidition noch kein Einsatzfall bekannt geworden ist. Im Anschluß an eine Befragung von Disponenten, Fuhrpark- und Logistikleitern werden Implementationsprobleme und Innovationswiderstände bei Tourenplanungssystemen in erster Linie im Bereich der Akzeptanz (39%), bei der Software (24%) und Datenerhebung (21%) gesehen, gefolgt vom Einführungsprozeß selbst (12%) und nur zu 3% bei den Kosten (vgl. Bargl 1992).
- # Nach einer Marburger Untersuchung benutzen drei Viertel der Disponenten, die über ein Terminal oder einen Personalcomputer verfügen, diese Technik nur selten (vgl. Dahrendorf und Roth 1992).
- # Einer Kasseler Studie über die Entwicklungstendenzen des Fahrerarbeitsplatzes und den EDV- Einsatz in Speditionen zufolge werden die Arbeitsplätze von Fahrern im gewerblichen Güterverkehr bislang nur punktuell vom direkten Einsatz von IuK- Techniken berührt (zitiert nach Dahrendorf und Roth 1992, S. 56): "Bordcomputer werden erst in wenigen Fällen eingesetzt und verändern die Arbeitsplätze aus arbeitswissenschaftlicher Sicht bislang noch wenig." Bogedale, Frieling und Pfitzmann (in Bogedale et al. 1991; zitiert nach Dahrendorf und Roth 1992, S. 56f.) gehen davon aus, daß sich an dieser Ausgangssituation auch in den nächsten Jahren wenig ändern wird. Für die Mehrheit der Fahrer ist allerdings mit einer Ausweitung des Anteils von reinen Fahrtätigkeiten an der Gesamtheit ihres Aufgabenspektrums zu rechnen.

**Realistisch erscheint in Zukunft eine weitere zeitliche Verdichtung des Arbeitsprozesses der Fahrer im Zuge einer Informatisierung der Transportarbeit, die durch die Realisierung von echtzeitgemäßen Kontrollchancen gestützt wird, sich aber nicht ungebrochen durchsetzen wird. Eine weitere Verbreitung von Just- in- Time- Transporten und die aus transportökonomischen wie ökologischen Gründen gebotene Reduzierung von Leerfahrten und Standzeiten haben weitere Verdichtungseffekte. Enge Zeitpuffer führen aber bei zunehmender Verkehrsdichte zu unkalkulierbaren Risiken, was wiederum die schnelle und flexible Gewährleistungstätigkeit der Fahrer aufwertet. Es ist anzunehmen, daß die Heterogenität der Bedingungen und Anforderungen, unter denen Transportarbeit geleistet wird, auch unterschiedliche Rahmenbedingungen für die konkrete Gestaltung informationstechnischer Rationalisierungsprozesse bereithält, so daß sowohl Varianten einer stärkeren Arbeitsteilung zwischen Disposition und Ausführung als auch Formen eines ganzheitlich- kooperativen Aufgabenzuschnitts mit Einbindung dispositiver Anforderungen in Zukunft denkbar sind. Dort, wo allerdings die Gewährleistungsfunktion ihre besondere Relevanz behält, ist eher mit Formen "kontrollierter Autonomie" (Wotschak) zu rechnen, die durch den Einsatz von**

## IuK- Techniken (Bordcomputer, digitale Daten- und Satellitenkommunikation) ermöglicht wird.

"Die Zeiten, in denen sich die Kapitäne der Landstraße per CB- Funk mit ihrer Firmenzentrale verständigten, gehen zu Ende. Aufgrund unzureichender Reichweite und häufig gestörten Funkverbindungen konnte diese drahtlose Verständigungsmöglichkeit den Griff zum klassischen Telefon nicht ersetzen. In zahlreichen Unternehmen hält die mobile Satellitenkommunikation als effizientes Instrumentarium zur Flottensteuerung Einzug.

In den USA befinden sich seit 1987 bereits 35 000 Einheiten des Satellitenkommunikationssystems 'Omnitracs' erfolgreich im Einsatz. Obwohl das speziell für den europäischen Markt entwickelte Schwestersystem 'Euteltracs' der Stuttgarter Alcatel SEL AG erst letztes Jahr in die operative Phase eintrat, findet es inzwischen täglich in mehreren hundert Fahrzeugen seine Verwendung. (...)

Das Flottenmanagementsystem trägt auch zu einer Verbesserung der Arbeitsatmosphäre bei. In der Dispositionszentrale (...) gehen täglich etwa 600 Telefonate ein, und 800 Gespräche werden von der Zentrale aus geführt. (...) 'Verständigungsprobleme und fehlerhafte Informationen sind in dieser hektischen Phase des Tages [während der Stoßzeiten zwischen 9 und 11 Uhr sowie zwischen 14 und 16 Uhr; M.F.] nicht auszuschließen.' Mit dem Satellitenkommunikationssystem ist die Zentrale nicht mehr von den sporadischen Anrufen der Fahrer abhängig, die zum Teil unter großem Zeitaufwand versuchen mußten, von einer Telefonzelle aus die eigene Firma zu erreichen. Es können jederzeit Anweisungen an den Fahrer gegeben und Nachrichten des Fahrers bei Bedarf abgerufen werden. (...)

Möglich wird dies [d.h. die Just-in-Time Anlieferung und genaue Mitteilung, wo sich welcher LKW gerade mit welchem Material befindet; M.F.] durch die Navigationskomponente des Systems, die automatisch jede Stunde oder zu jedem gewünschten Intervall alle angeschlossenen Fahrzeuge ortet und die Positionsmeldungen über zwei in 36 000 km Höhe geostationär positionierte Satelliten der europäischen Satellitenorganisation Eutelsat und eine Bodenstation an den Speditionsrechner übermittelt. Dargestellt werden die bis auf 500 m genauen Standorte in Tabellenform oder in verschiedenen Zoomstufen auf digitalisierten Karten auf dem Monitor. (...)

Nach Erfahrung der Waiblinger Spedition (...), die ihre 100 Tank- und Silofahrzeuge mit diesem System bis Ende dieses Jahres ausstatten will, hat es nicht viel Überzeugungsarbeit gekostet, um die Vorbehalte gegenüber der Einführung des Systems abzubauen. Ursprünglich skeptische Fahrer, die eine permanente Kontrolle ihrer Tätigkeit befürchteten, sind inzwischen selbst vom Nutzen des Systems überzeugt. Sie haben sehr schnell erkannt, daß ihnen die tägliche Suche nach einer intakten Telefonzelle erspart bleibt und sie durch die bessere Koordination zwischen Spedition und Kunden seltener vor verschlossenen Fabrikatoren übernachten müssen. Gerade auf längeren Auslandsfahrten wird es als besonders positiv empfunden, so einer der Fahrer, nicht allein auf sich gestellt zu sein, wenn mal Hilfe notwendig ist. (...)

Schulungsintensiv, wie viele anfangs vermuteten, ist das System nicht. In der Regel wird der Kunde während der Erstinstallation gründlich eingewiesen. (...) In der Zwischenzeit [während Antenne und Kabel innerhalb von zwei bis drei Stunden installiert werden; M.F.] konfiguriert der Systemberater in der Disposition den PC, installiert die Software und unterweist Fahrer und Disponenten in der Handhabung des Systems" (Zienert 1993, S. 11f.).

Die optimistische Grundstimmung, die in dem zitierten Textauszug bezüglich der Implementation mobiler Satellitenkommunikation im bundesdeutschen Speditions-

gewerbe zum Ausdruck kommt, werden manche Informatisierungsgegner auf bloße Marketinginteressen zurückführen. In der Arbeits- und Industriesoziologie hat in den letzten Jahrzehnten eher eine technikpessimistische Grundstimmung dominiert, die den Einsatz neuer IuK- Techniken mit warnenden Kommentaren begleitet hat. Vor allem im Anschluß an die von Harry Braverman (1980) angestoßene "Labor- Process- Debate" sind von soziologischer Seite immer wieder die organisatorischen Kontrollmöglichkeiten des betrieblichen Managements als Folge informationstechnischer Innovationen hervorgehoben worden. Techniksoziologische Studien, die Technikgenese als einen sozialen Prozeß untersuchen, haben aber in den letzten Jahren immer wieder auf die grundsätzliche Entscheidungsgeladenheit und die große Gestaltungsoffenheit informationstechnischer Neuerungen hingewiesen (vgl. z.B. Weingart 1989), so daß eigentlich niemand per se davon ausgehen kann, daß die informationstechnisch *möglichen* Kontrollchancen auch tatsächlich realisiert werden.

Mit dem Einsatz neuer Informationstechnologien ist in der Vergangenheit oft eine Schwarz- Weiß- Malerei verbunden gewesen, die aus der Technik entweder die schlimmsten Befürchtungen oder euphorische Verheißungen abgeleitet hat. Eine Kasseler Forschungsgruppe um Ekkehart Frieling zieht angesichts der von ihnen prognostizierten Folgewirkungen des Einsatzes neuer Techniken im gewerblichen Straßengüterverkehr eine eher nüchterne und nach meinem Eindruck auch realistische Bilanz der künftig zu erwartenden Veränderungen:

- "- Nur bei einem relativ *kleinen Teil* der LKW- Fahrerarbeitsplätze werden aus Rentabilitätsgründen Innovationen eingesetzt, der überwiegende Teil der LKW- Fahrerarbeitsplätze wird sich in der überschaubaren Zukunft kaum verändern.
- Diese Innovationen sind in der Hauptsache *Informations- und Kommunikationstechniken*. Sie dienen dazu,
  - \* den Fahrer durch Telekommunikationseinrichtungen für Sprache und Daten mit dem Betrieb, den Kunden und sonstigen Stellen zu verbinden,
  - \* den Fahrzeugbetrieb und den Fahrstil des Fahrers zu kontrollieren und zu optimieren,
  - \* den Fahrer mit Navigationssystemen zu unterstützen und mit Ortungssystemen den Transportablauf zu kontrollieren und
  - \* in geringem Umfang vor Ort im LKW Buchhaltungs- und Bestandsverwaltungsaufgaben durchzuführen.
- Technische Neuerungen am LKW und bei den Aufbauten, bei der Verkehrsinfrastruktur und bei der Umschlags- und Lagertechnik werden sich nur sehr langsam verbreiten und dann im Sinn von '*Ausreifen*'. Vielfach kommt der Fahrer mit Innovationen aufgrund seines Aufgabenzuschnitts (Konzentration auf das Fahren) nicht in Berührung.
- Neue *Qualifikationsanforderungen* entstehen durch neue Techniken am LKW- Fahrerarbeitsplatz kaum, da die Systeme von den Anbietern bewußt so gestaltet werden, daß sie sehr einfach von den Fahrern genutzt werden können. Dementsprechend verbessern sich die ungünstigen beruflichen Weiterentwicklungsmöglichkeiten der LKW- Fahrer nicht.
- Die technisch- organisatorischen Neuerungen im Transportwesen insgesamt bieten die Chance, die allgemein ungünstige *Beanspruchungs- und Belastungssituation* der LKW- Fahrer zu verbessern.

Besonders die Belastungen durch die langen und ungünstig gelegenen Arbeitszeiten können durch eine optimierte Tourenorganisation reduziert werden.

Die physische Belastung der Fahrer kann durch eine verbesserte Fahrzeuggestaltung, durch verbesserte Umschlagstechnik und durch eine verbesserte Sozialinfrastruktur vermindert werden" (Projektträger "Arbeit & Technik": Projektstatusbericht 1990/91, S. 906).

Auch wenn sich die Industrialisierung im wesentlichen dadurch kennzeichnen läßt, neuartige Formen des Umgangs mit und der Bewältigung von Unsicherheiten zu entwickeln, so unterscheiden sich dennoch eher "handwerkliche" und eher "industrielle" Formen des Gütertransportes nach der Art und Weise, wie sie Sicherheit organisieren. Die immer noch weitgehend handwerksmäßig organisierten Transportabläufe im Straßengüterverkehrsgewerbe basieren auch heute noch fast ausschließlich auf der Anwesenheit und Leistung eines Fahrzeugführers, dessen Fahrfähigkeiten, Ortskenntnisse und disponierenden Leistungen die Qualität des Arbeitsproduktes Transport entscheidend beeinflusst. Während die Verbesserung der Gewährleistungsqualität im Straßengütertransport in hohem Maße von der Vervollkommnung (Schulung), Motivierung und Kontrolle der Lastkraftwagenfahrer(innen) abhängt, beruhen Qualität und Sicherheit in einem derart komplexen soziotechnischen System wie der Eisenbahn auf organisierter Kooperation und auf typisch industriellen Sicherungen, die den Beitrag organischer Kräfte ersetzen oder doch zumindest beschränken (z.B. computergestützte Betriebsleitsysteme, Stellwerke und Signalsysteme sowie feste Fahrpläne).

*Zusammenfassend* läßt sich die Gütertransporttätigkeit der Fernfahrer somit als eine noch weitgehend *handwerksmäßig organisierte Dienstleistungsarbeit* kennzeichnen. Anders als ein Stetigförderer - z.B. das eingangs zitierte "transatlantische Fließband" - ist ein Lastkraftwagen in einem strengen Sinne keine Transportmaschine. Die Mechanisierung und Motorisierung des Pferdefuhrwerks ersetzt lediglich den zuvor von organischen Kräften betriebenen Antrieb durch eine mechanisch wirkende Bewegungsmaschine, den Verbrennungsmotor. Die Verdrängung der Pferde ändert prinzipiell nichts daran, daß die handwerkliche Tätigkeit des Fahrers als Kraftfahrzeug- "Führer" immer noch als ein "regelndes Prinzip" in den Transportablauf eingreifen muß.

Gleichzeitig hat sich gezeigt, daß die Fahrer(innen) gerade wegen ihres maßgeblichen Beitrags zur Realisierung reibungsloser und effizienter Transportprozesse ein vorrangiges Ziel von Rationalisierungsstrategien sind, mit denen versucht wird, einen großen Teil der Lasten und Risiken veränderter Marktbedingungen und logistischer Flexibilitätsanforderungen auf die Arbeitskräfte abzuwälzen. Es scheint so, als ob die für eine handwerklich organisierte Dienstleistungsarbeit üblichen Freiräume durch einen gravierenden Mangel an kollektiver, arbeits- und leistungspolitischer Handlungsfähigkeit erkaufte worden wären, wie er für handwerkliche Berufe oft typisch ist. Anders als bei den etablierten, mit einem vergleichsweise hohen gesellschaftlichen Prestige ausgestatteten Hand-

werksberufen, kommt bei den Berufskraftfahrern allerdings noch eine schwache Verberuflichung hinzu, die ihnen nur einen geringen Schutz vor arbeitsbedingten Risiken gewährt (vgl. Kapitel 2.2).

Da wir davon ausgehen können, daß in einer bürgerlich- liberalen Demokratie niemand wirklich dazu gezwungen werden kann, eine *bestimmte* Berufstätigkeit auszuüben, und auch der "nackte" ökonomische Zwang zur Arbeit angesichts wohlfahrtsstaatlicher Sicherungen nur "verkleidet" wirksam wird, ist es doch verblüffend, daß überhaupt noch jemand die stark belastende und riskante Arbeitstätigkeit des Kraftfahrers im Straßengüter(fern)verkehr "freiwillig" auswählt und ausübt. Auch wenn die Erwartungen hinsichtlich der Qualität der Arbeitsplätze im Güterverkehr noch nie sehr hoch gewesen sein mögen, wie Schäfer und Steininger (1989, S. 1) zu Recht bemerken, erscheint mir ein "Informationsdefizit" (als Folge der häufig erst als Langzeitfolge in Erscheinung tretenden Arbeits- und Berufsrisiken) als eine etwas hilflose Erklärungsweise für die "erstaunliche Akzeptanz" der "vergleichsweise ungünstigen Arbeitsbedingungen" (ebd., S. 2). Wie wenig Informations- und Aufklärungskampagnen dort etwas verändern können, wo riskantes Verhalten in eine soziokulturelle "Lebensweise" eingebunden ist, zeigt das Scheitern großangelegter Kampagnen zur Gesundheitserziehung (z.B. gegen das Rauchen, gegen Alkohol- und Drogenmißbrauch oder gegen ungesunde Ernährungsweisen). Nicht weniger überraschend ist aber, daß es offenbar Fahrer gibt, die es nach eigenem Bekunden sogar ablehnen, sich schonendere industrielle Arbeitstätigkeiten (sogar mit vergleichbaren Stundenlöhnen) zu suchen, es sei denn, daß sie aus gesundheitlichen Gründen keine andere Wahl haben (vgl. auch Schäfer und Steininger 1989, S. 2).

Muß man also wirklich "verrückt" sein, um Fernfahrer zu werden - und es auch zu bleiben? Auch wenn diese Frage - und besonders die Antwort des zu Beginn des zweiten Kapitels zitierten Fernfahrers - vielen auf den ersten Blick nur scherzhaft erscheinen mag, so kann man sich des Eindrucks nicht erwehren, daß der Beruf und die Arbeitstätigkeit von Fernfahrern etwas Außergewöhnliches und etwas außerordentlich Ernstes darstellen. Zum einen sicherlich etwas sehr Reizvolles und Faszinierendes, was Kinder (besonders Jungen), aber auch Erwachsene (vor allem die vielen Besucher der zahlreichen "Trucker"-Feste) magisch in den Bann zu ziehen vermag (vgl. Kapitel 5). Die Sonnenseiten der Erwerbstätigkeit von Fernfahrern hat nicht nur die Themenstellung zahlreicher Filme und literarischer Arbeiten inspiriert, sondern scheint auch die Selbstwahrnehmung eines Teils der Berufskraftfahrer selbst zu beherrschen, was viele Äußerungen und Selbstzeugnisse belegen. Fast gleichzeitig ist aber immer auch die andere, die Schattenseite des Fernfahrentums präsent und - entsprechend ästhetisch und dramaturgisch aufbereitet - auch vorzeigbar: Dramatische Unfälle und schleichende Gesundheitsschäden, hohe Arbeitsbelastungen und ein beeinträchtigt Familienleben sind die hohen Kosten für das Wagnis, sich auf die

stets lauerten Gefahren einzulassen und sich den permanenten *Herausforderungen an Mann und Technik* zu stellen, die überhaupt erst die Spannung und den Nervenkitzel dieser, für "normale" Menschen so aufregenden und teilweise auch etwas exotisch anmutenden Arbeits- und Lebenswelt erzeugen.

Soll diese ambivalente Bedeutung der Transportarbeit für die Fernfahrer, ihr fundamentales Spannungsverhältnis und die widersprüchlichen Gefühle zu ihrer Berufstätigkeit, nicht verschwiegen oder vernachlässigt werden, ist ein *Perspektivenwechsel* in der herkömmlichen Risikoforschung erforderlich, dessen methodologische und theoretische Grundzüge ich im nächsten Kapitel am Beispiel von Umorientierungen innerhalb der arbeitswissenschaftlichen Belastungs- und Streßforschung näher skizzieren möchte.