

Jasmina Steiner

Beruf »FernfahrerIn«: Im Spannungsfeld von Fremdbestimmung und verschwommenen Machtprozessen

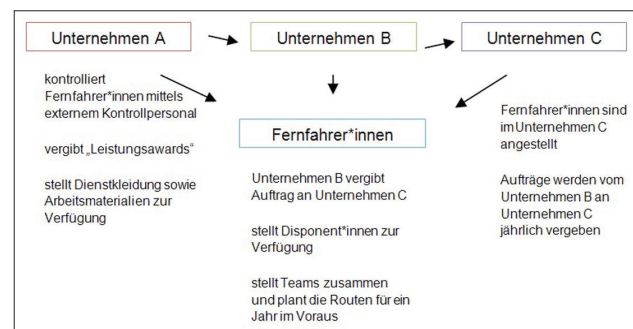
Das berufliche wie soziale Bild des Fernfahrers bzw. der Fernfahrerin wird meist assoziativ mit »Freiheit« bzw. »Unabhängigkeit« in Verbindung gebracht, und nicht zuletzt dadurch hat sich ein Mythos der »Highway Helden« (vgl. Florian 1994) verfestigt. Aber entspricht dies auch nur annähernd der Realität? Viel mehr stehen FernfahrerInnen in ihrem Arbeitsalltag in einem Spannungsfeld der Fremdkontrolle, innerhalb dessen es zu unterschiedlichen Handlungsmöglichkeiten kommen kann. Im folgenden FokusInfo wird auf einige zentrale Momente zu dieser Fragestellung eingegangen, welche aus der im Jahr 2015 an der Universität Wien angenommenen Masterarbeit der Autorin stammen, in der u.a. qualitative Interviews mit FernfahrerInnen geführt wurden.

Spannungsfelder und Fremdbestimmung

FernfahrerInnen stehen in einem massiven Spannungsfeld zwischen Arbeitgebern/Auftraggebern (Unternehmen) sowie deren Kunden (Unternehmenskunden). Als eines der Ergebnisse der Forschungsarbeit kam zum Ausdruck, dass die FernfahrerInnen in Bezug auf die Autonomiemöglichkeiten unter Berücksichtigung der Fremdkontrolle als ein Bindeglied zwischen den Unternehmen und den Kunden betrachtet werden können – FernfahrerInnen sind dabei vielen Spannungsfeldern von Macht ausgesetzt. Auf der einen Seite gibt es jene Unternehmen (unmittelbare Arbeitgeber), bei denen die FernfahrerInnen lohnabhängig sind, auf der anderen Seite sind es die Kunden, von denen wiederum die Unternehmen und damit auch die FernfahrerInnen abhängig sind. Durch die unterschiedlichen Steuerungsmöglichkeiten der Unternehmen kommt es zu einem Spannungsfeld mit unterschiedlichen Interessen und Zielen zwischen den Unternehmen, den FernfahrerInnen sowie den Kunden. Die Unternehmen verlangen, dass die FernfahrerInnen die an sie gestellten Anforderungen erfüllen und können bei Nichteinhaltung mit Kündigung drohen. Damit die FernfahrerInnen ihre Aufgaben nach den Wünschen der jeweiligen Parteien erfüllen, gibt es zur Motivation und für eine höhere Leistungsbereitschaft gegenüber den beteiligten Unternehmen z.B. diverse Belohnungssysteme, die teilweise auch von den Kunden bereitgestellt werden. Über diese Belohnungssysteme werden dann

den FernfahrerInnen Geschenke, so etwa Arbeitskleidung und Waren, angeboten. Das heißt für die FernfahrerInnen, dass sie den Anforderungen des Unternehmens entsprechen und die teilweise sehr spezifischen Kundenwünsche erfüllen müssen, da diese ja ihre Aufträge auch an Konkurrenzunternehmen übergeben können. Somit stehen die FernfahrerInnen zwischen den Wünschen und Vorstellungen der Unternehmen sowie jenen der Kunden, sie sind hin- und hergerissen durch die unterschiedlichen Erwartungshaltungen an sie. Dadurch versuchen die Unternehmen sowie die Kunden die Loyalität der FernfahrerInnen gegenüber dem Unternehmen und die Identifikation mit diesem zu stärken. Weiters konnte herausgefunden werden, dass in manchen Fällen von einem »Multiple Employment« (vgl. Marchington 2005; Flecker 2009) gesprochen werden kann. Dabei handelt es sich um einen Prozess des Outsourcings, wobei bestimmte Kernbereiche eines Unternehmens ausgelagert werden. In einem der Interviews sprachen ein Fernfahrer beziehungsweise eine Fernfahrerin exemplarisch von drei Unternehmen (Unternehmen A, B, C), die vergleichbar einer »Kette« dargestellt werden können:

Abbildung: Wertschöpfungskette des »Multiple Employment«



Quelle: Steiner 2015, Seite 113

Wie aus der Übersicht ersichtlich übernehmen alle drei Unternehmen bestimmte Aufgaben, denen die FernfahrerInnen unterstellt sind. Dadurch kommt es zu einer Situation, in der die Personen nicht mehr genau wissen, an wen sie sich wenden müssen, wenn sie z.B. neue Arbeitskleidung benötigen. Dadurch kommt es zu einer Einschränkung sowohl der Handlungs- als auch der Verhandlungsautonomie. Denn durch unterschiedliche ökonomische Ressourcen können alle betei-

Fortsetzung →

Weiterführende Links & Downloads

- Jasmina Steiner: Fernfahrer*innen im Spannungsverhältnis zwischen Fremd- und Selbstkontrolle (Masterarbeit)
- mobifair – für fairen Wettbewerb in der Mobilitätswirtschaft e.V.: Abschlussberichte

Weitere interessante Volltext-Publikationen zum Thema finden Sie unter Verwendung selbstgewählter Stichworte in der E-Library des AMS-Forschungsnetzwerkes: [Bibliographische Suche](#) – [Volltextsuche](#)

www.ams-forschungsnetzwerk.at

... ist die Internet Adresse des AMS Österreich für die Arbeitsmarkt-, Berufs- und Qualifikationsforschung

Medieninhaber und Herausgeber: AMS Österreich, Abt. Arbeitsmarktforschung und Berufsinformation, A-1200 Wien, Treustraße 35–43
Die in den FokusInfos geäußerten Ansichten und Meinungen müssen nicht mit denen des Herausgebers übereinstimmen.

lichten Unternehmen die FernfahrerInnen auf andere Art und Weise steuern und Anweisungen erteilen.

Zu diesem Spannungsfeld kommen die rechtlichen Rahmenbedingungen hinzu, an die sich die FernfahrerInnen halten müssen. Doch diese werden von den FernfahrerInnen als negativ empfunden. In den Interviews zu dieser Untersuchung beklagten sie, dass diese sehr unflexibel seien und kaum in Einklang mit ihren persönlichen Bedürfnissen gebracht werden können. Es sei zwar klar, dass diese zu ihrem Schutz gelten, doch sie würden sich eine größere Flexibilität wünschen, da es in der Praxis nahezu unmöglich sei, sich an diese Bedingungen zu halten. Bei der Ausführung der gesetzlichen Regelungen zeigte sich, dass die FernfahrerInnen u.a. unter einem hohen Zeitdruck stehen und durch Just-in-time-Lieferungen die Ab- und Verladetermine genauestens einhalten werden müssen. Deshalb haben die FernfahrerInnen manchmal keine andere Wahl, als die gesetzlichen Regelungen zu überschreiten. Darüber wissen aber auch die gesetzlichen Kontrollorgane Bescheid und überprüfen das. Hier ist anzumerken, dass der Strafraum sehr weit ausgelegt und in den jeweiligen EU-Mitgliedstaaten unterschiedlich geregelt ist. In Österreich handelt es sich um eine Formulierung, die einen Strafraum von bis zu 5.000 Euro umfasst und in manchen Fällen sogar zu einer Freiheitsstrafe von bis zu sechs Wochen führt (vgl. EU-Policy Monitoring 2008, Seite 16). Durch eine Nichteinhaltung der Rechtsnormen gelingt es den FernfahrerInnen, ein Mehr an Verhandlungsautonomie (vgl. Moldaschl 2001) zu gewinnen, da sie auf die Rahmenbedingungen Einfluss nehmen können. Dies gelingt den FernfahrerInnen, indem sie mit den Kontrollorganen eine Art »Spiel« eingehen.

Verschwommene Machtprozesse – »Katz-Maus-Spiel«

Aufgrund der offenen Auslegung des Strafraums wissen die FernfahrerInnen meist nicht, mit welcher Höhe an Bußgeldzahlungen sie gegebenenfalls zu rechnen haben. Dadurch gewinnen die gesetzlichen Kontrollorgane Macht, genauer gesagt eine »Macht der Ungewissheit«, wie es Michel Crozier und Erhard Friedberg (1993) in ihrem Buch »Die Zwänge kollektiven Handelns. Über Macht und Organisation« nannten. Durch das genaue Wissen über die gesetzlichen Regelungen, also die Kenntnis der Spielregeln, und darüber, dass der Strafraum sehr unterschiedlich sein kann (Rahmen der Ungewissheit), kann ein »Spiel« gespielt werden, das die FernfahrerInnen auch als ein »Katz-Maus-Spiel« bezeichnen. Bei diesem »Spiel« kommt es bei den FernfahrerInnen zum Zusammenhalt, indem sie sich gegenseitig warnen, wenn es in ihrer Nähe z.B. zu Lastkraftwagenkontrollen kommt, und zwar indem sie sich Tricks aneignen, die allen FernfahrerInnen bekannt und geläufig sind. Dabei handelt es sich um direkte Absprachen über Funkgeräte, um das Aufleuchten mit der Lichthupe und Absprachen auf Raststationen. Doch nicht

allen FernfahrerInnen ist es möglich, dieses »Spiel« mitzumachen. Denn bei näherer Betrachtung stellt sich heraus, dass FahrerInnen, welche in größeren Unternehmen tätig sind, in denen die Kontrollmöglichkeiten, wie z.B. durch private Kontrolleure und Kontrolleurinnen oder DisponentInnen, erhöht sind, nicht aktiv bei diesem »Spiel« mitmachen können. Dies hängt damit zusammen, dass durch den Einsatz weiterer Personen die Verhandlungsautonomie eingeschränkter und somit auch der Einfluss auf den Arbeitsalltag größer ist.

Fazit

Durch verschiedenartige Unternehmenskonstellationen ergeben sich für FernfahrerInnen unterschiedliche Handlungsmöglichkeiten, welche auch im Zusammenhang mit den technischen Entwicklungen stehen. Weiters kommt es durch unterschiedliche gesetzliche Regelungen zu unterschiedlichen Handlungsmöglichkeiten. All dies führt zu einem Spannungsfeld zwischen den gesetzlichen Kontrollorganen und den FernfahrerInnen. Zukünftige Entwicklungen in der Transportbranche sollten beobachten werden, um festzustellen, welche Auswirkungen diese auf den Beruf der FernfahrerIn bzw. des Fernfahrers haben werden.

Literatur

- Crozier, Michel / Friedberg, Erhard (1993): Die Zwänge kollektiven Handelns. Über Macht und Organisation. Neuausgabe. Hain Verlag, Frankfurt am Main.
- Flecker, Jörg (2009): Outsourcing, Spatial Relocation and the Fragmentation of Employment. In: Competition & Change. 13 (3). Seite 251–266.
- Florian, Michael (1994): Highway – Helden in Not. Edition sigma. Berlin.
- Marchington, Mick / Grimshaw, Damian / Rubery, Jill / Willmott, Hugh (2005): Fragmenting Work: Blurring Organizational Boundaries and Disordering Hierarchies. Oxford University Press. Oxford.
- mobifair – für fairen Wettbewerb in der Mobilitätswirtschaft e.V. (2008): Abschlussbericht Projekt »EU-Policy Monitoring«. Für fairen Wettbewerb in der Mobilitätswirtschaft e.V. www.mobifair.eu/Projekte/Abgeschlossene_Projekte/Dokumente/?portal_skin=Printable, 18.
- Moldaschl, Manfred (2001): Herrschaft durch Autonomie – Dezentralisierung und widersprüchliche Arbeitsanforderungen, In: Lutz, Burkart (Hg.) Entwicklungsperspektiven von Arbeit. Ergebnisse aus dem Sonderforschungsbereich 333 der Universität München. München
- Steiner, Jasmina (2015): Fernfahrer*innen im Spannungsverhältnis zwischen Fremd- und Selbstkontrolle. »[...] bestimmen tut das Gesetz, der Arbeitgeber und der Kunde, die drei Sachen halt [...]«. Masterarbeit (Studienrichtung Soziologie). Universität Wien. ❖