

Jutta Wergen

Frauen in Fahrberufen

SOZIALWISSENSCHAFT

Jutta Wergen

Frauen in Fahrberufen

Geschlechterstrukturen in Bewegung

Deutscher Universitäts-Verlag

Bibliografische Information Der Deutschen Bibliothek
Die Deutsche Bibliothek verzeichnet diese Publikation in der Deutschen Nationalbibliografie;
detaillierte bibliografische Daten sind im Internet über <<http://dnb.ddb.de>> abrufbar.

Dissertation Universität Dortmund, 2004 u. d. T.: Wergen, Jutta, Frauen in Fahrt – Geschlechterstrukturen in Bewegung am Beispiel von Frauen in Fahrberufen

1. Auflage Juni 2005

Alle Rechte vorbehalten

© Deutscher Universitäts-Verlag/GWV Fachverlage GmbH, Wiesbaden 2005

Lektorat: Ute Wrasmann / Ingrid Walther

Der Deutsche Universitäts-Verlag ist ein Unternehmen von Springer Science+Business Media.
www.duv.de



Das Werk einschließlich aller seiner Teile ist urheberrechtlich geschützt. Jede Verwertung außerhalb der engen Grenzen des Urheberrechtsgesetzes ist ohne Zustimmung des Verlags unzulässig und strafbar. Das gilt insbesondere für Vervielfältigungen, Übersetzungen, Mikroverfilmungen und die Einspeicherung und Verarbeitung in elektronischen Systemen.

Die Wiedergabe von Gebrauchsnamen, Handelsnamen, Warenbezeichnungen usw. in diesem Werk berechtigt auch ohne besondere Kennzeichnung nicht zu der Annahme, dass solche Namen im Sinne der Warenzeichen- und Markenschutz-Gesetzgebung als frei zu betrachten wären und daher von jedermann benutzt werden dürften.

Umschlaggestaltung: Regine Zimmer, Dipl.-Designerin, Frankfurt/Main

Gedruckt auf säurefreiem und chlorfrei gebleichtem Papier

ISBN-13: 978-3-8350-6001-2
DOI: 10.1007/978-3-322-82187-4

e-ISBN-13: 978-3-322-82187-4

Vorwort

Wenn ich nicht während meines Studiums in einer Spedition gearbeitet hätte, wäre die Dissertation über „Frauen in Fahrberufen“ wahrscheinlich nicht geschrieben worden. Dies war der erste „Zufall“ in einer Reihe von „Zufällen“, aus denen später Absichten wurden und deren Ergebnis nun das vorliegende Buch ist. In dem Prozess, in dem diese Arbeit zustande gekommen ist, habe ich Unterstützung von vielen Menschen erhalten, für die ich mich bedanken möchte.

Mein Dank gilt zuerst den Fahrerinnen und Binnenschifferinnen für ihre Bereitschaft und Offenheit, mir ihre Berufsbiografien zu beschreiben und ihr Vereinbarkeitsmanagement zu erläutern. Herzlichen Dank auch den Experten und Expertinnen, die mich in die Welt desfahrens jenseits der Fahrtätigkeiten einführten.

Besonders bedanken möchte ich mich außerdem bei:

- meinen Dokormüttern Sigrid Metz-Göckel und Angelika Wetterer für ihr Engagement und ihre Betreuung, auch Karen Shire gilt hier ein besonderes Dankeschön;
- der Hans-Böckler-Stiftung für die finanzielle Unterstützung in Form eines Stipendiums, das es mir ermöglicht hat, kontinuierlich an meinem Projekt zu arbeiten;
- Hans Uske, Ursula Holtgrewe und Sabine Brendel für die Unterstützung bei der Ideenentwicklung und Verwirklichung dieser Arbeit;
- meiner Berlin/Tübinger Arbeitsgruppe Martina Winkelmann, Asiye Kaya und Christine Riegel besonders für ihre kritischen Töne;
- Silvia Becker, Annette Henninger, Felizitas Pokora, Markus Tünste, Birgit Apitzsch und Marie Kuhl für redaktionelle Durchsicht.

Einen längeren Weg geht man am besten nicht allein, darum bedanke ich mich bei meinen Freundinnen Heike Böger, Sabine Lüers, Hilda Finke und Annette Liedtke, dass sie mir diese Arbeit zugetraut und Mut gemacht haben. Birgit Grafe war mir eine gute Mentorin, nicht nur deswegen gilt ihr mein Dank.

Wilma und Herbert Wergen danke ich außerdem dafür, dass sie mir in Form aktiver Kinderbetreuung die Freiheit ermöglicht haben, meine Dissertation guten Gewissens zu schreiben.

Ganz besonderer Dank gilt meiner Familie, Achim und Greta, für ihren Glauben an mich und ihre Überzeugung, dass alles gut wird!

Jutta Wergen

Inhaltsverzeichnis

1	Einleitung: Geschlechterstrukturen und Fahrberufe	1
2	Bewegung Im Transport	7
2.1	Von der Körperkraft zum Logistikdienstleister: Geschichte der Transportindustrie	7
2.2	Bewegte Strukturen – neue Verhältnisse	8
2.3	Deregulierung im Güterverkehr	9
2.3.1	Straßengütertransport	12
2.3.2	Gütertransport per Schiff	14
2.4	Privatisierung im öffentlichen Personennahverkehr	16
2.4.1	Personenverkehr	17
2.5	Arbeitsumfeld: Fahrberuf	19
2.5.1	Das Arbeitsmittel als Arbeits- und Lebensraum	19
2.5.2	Qualifikation	22
3	Mobilität in die Sackgasse: Frauenerwerbsarbeit in Bewegung	25
3.1	Begrenzende Geschlechterstrukturen	25
3.2	Vom Beschäftigungsverbot zur Erwünschtheit: Frauen im Transport	28
3.3	Frauen in Männerberufen	30
3.4	Frauen als Lkw-Fahrerinnen, Binnenschifferinnen und Fahrerinnen im ÖPNV	32
4	Methoden der Untersuchung: Forschen mit Frauen in Bewegung	37
4.1	Methoden im Forschungsprozess	38
4.2	Zugang zum Feld	38
4.3	Interviews mit Experten und Expertinnen	39
4.4	Struktur und Konstruktion der Leitfäden	40

4.5 Interviewsituationen und Sample	41
5 Frauen in Bewegung: empirische Ergebnisse der Interviews	47
5.1 Die Lkw-Fahrerinnen	47
5.1.1 Frau A.: Heimlich besser sein als die männlichen Kollegen	47
5.1.2 Frau B.: Ehrgeiz und exklusiver Rollentausch	53
5.1.3 Frau C.: Als Fahrerin und Ehefrau unterwegs	60
5.1.4 Frau D.: sozialisiert in Männerberufen	68
5.1.5 Frau E.: Hoher Organisationsaufwand durch Kinder und Beruf	77
5.2 Die Binnenschifferinnen	84
5.2.1 Frau F.: Schifferin aus Tradition	84
5.2.2 Frau G.: Als aktive Ehefrau an Bord	94
5.2.3 Frau H.: Lebensbalancen zwischen Schiff und Wohnung	102
5.2.4 Frau I.: Berufswechsel und Unabhängigkeit	110
5.2.5 Frau J.: Als Tochter auf der Lohnliste	120
5.3 Die Fahrerinnen im ÖPNV	125
5.3.1 Frau K.: Arbeit als Zentrum des Lebens	125
5.3.2 Frau L.: Ausgleich zwischen Beruf und Privat	133
5.3.3 Frau M.: Powerfrau mit Unterstützung	142
5.3.4 Frau N.: Bewusst im Männerberuf	151
5.3.5 Frau O.: Unstetigkeit als Lebenskonzept	158
6 Gemeinsamkeiten und Unterschiede zwischen den Berufen: Auswertung auf der Ebene der Berufe	167
6.1 Die Exotinnen: Lkw-Fahrerinnen	167
6.2 Der Kunde ist König: Fahrerinnen in Bus und Bahn	177
6.3 Parallelwelten: Frauen an Bord	187
7 Strukturen und Bewegung: Theoretisch angeleitete Interpretation	195
7.1 Die Balance von Arbeit, Zeit und Raum: Alternative Arrangements zum Lebens- und Arbeitsrhythmus	195

7.1.1 Work-family-balance : Extreme Vereinbarkeitsleistungen	197
7.1.2 Work-social-balance	199
7.1.3 Work-life-balance: Freizeit und Freiheit als Restkategorie	200
7.1.4 Die scheinbare Balance der sozialen Welten	202
7.2 Kontextvariabilität: Männerberuf ist nicht gleich Männerberuf	202
7.2.1 Wenig verankert im Männerberuf: - Schifferinnen als Hausfrauen an Bord	203
7.2.2 Geschlechtswechsel statt Männerberuf: - Kundenbindung im ÖPNV	205
7.2.3 Lkw-Fahrerinnen: Harte Frauen im Männerberuf	207
7.3 Geschlechterdimensionen: Gender management in unbewegten Strukturen	210
8 Bewegte Strukturen – Auch für Frauen?	219
Glossar	223
Literatur	225

1 Einleitung: Geschlechterstrukturen und Fahrberufe

Der Arbeitsmarkt ist in vielen westeuropäischen Ländern und so auch in Deutschland in Männer- und Frauenberufe geteilt. Die Arbeit von Frauen unterscheidet sich von der Arbeit von Männern ebenso wie die Zuständigkeit für bezahlte und unbezahlte Arbeit. In den Arbeits- und Geschlechterverhältnissen übernehmen eher Männer die Verantwortung für die produktive Versorgung auf öffentlicher Ebene und meist Frauen die „generativ-reproduktive“ (Beer/Chalupsky 1993:198) Versorgung auf privater Ebene. Zu der Entlastungsfunktion für den „normaldefinierten“ (vgl. Beck-Gernsheim 1980) „male-breadwinner“, gehört neben reproduktiver Versorgung auch die Sorgearbeit für Kinder und die Pflege von (behinderten oder älteren) Angehörigen, wobei sich diese Zuweisung an Frauen als Produkt gesellschaftlicher Arbeitsteilung als veränderungsresistent erweist (vgl. Cyba 1998, auch Geissler 1998 und 2002, auch Klenner 2000).

Unterschiedliche Studien haben in den letzten Jahren die Erwerbsarbeit von Frauen und Männern in Berufen analysiert, die für sie als nicht geschlechtstypisch gelten (Leidner 1991, 1993, Hall 1993, Williams 1995, Morschhäuser (1995) Schmitt (1997) Heintz/Nadai/Ummel 1997). Auch die Prozesse, in denen die geschlechtliche Besetzung von Berufen ausgehandelt wird, sind analysiert worden (Wetterer 2002). Dabei gibt es Unterschiede, ob Arbeit von Männern oder von Frauen erledigt wird. Das betrifft weniger die Arbeit selber als den gesellschaftlichen Umgang damit.

In der vorliegenden Untersuchung wird die Arbeit von Frauen in einem untypischen Beruf analysiert. Dabei steht nicht nur die bezahlte Arbeit, sondern auch die private, unsichtbare Arbeit im Blickpunkt der Untersuchung. Das Arbeiten im Fahrberuf wirkt sich durch die speziellen Anforderungen des „mobilen“ Berufes speziell auf die gewohnten Vereinbarkeitsleistungen von berufstätigen Frauen aus. Dabei gehe ich davon aus, dass die Arbeit von Fahrerinnen Folgen auf unterschiedlichen Ebenen des sozialen Zusammenlebens hat. Zusätzlich deutet sich in den Verkehrs- und Fahrberufen generell ein Wandel an. Ursache dafür sind technische Entwicklungen, vor allem aber wirtschaftliche Veränderungen, die aus der Internationalisierung des Handels entstanden und mit Optimierungs- und Rationalisierungsprozessen verbundenen sind. Durch die Gründung des Europäischen Binnenmarktes und der Aufhebung der staatlichen Regulierung sowie der Zunahme internationaler Konkurrenz kommt es in der Transport- Lagerei- und Speditionsbranche entwickelnde Logistikbranche zu neuen Marktstrukturen. Auf Unternehmensebene wirkt sich dies in Konzentrations- und Kooperationsprozessen aus. Eine hohe Anzahl von Konkursen vieler kleiner und mittelgroßer Betriebe geht einher mit dem Anwachsen einiger Konzerne. Statt Speditionsunternehmen planen nun Logistikdienstleister die Warenbewegungen. Arbeitsinhalte reichern sich an/erweitern sich und Arbeitsbedingungen verschlechtern sich zunehmend. Beschäftigten-

verhältnisse verändern sich immer mehr von sicheren Angestelltenverhältnissen zu prekär Beschäftigten und selbstfahrenden Unternehmern. Im Bereich des ÖPNV bedeutet die Öffnung der Grenzen infolge der EU-Liberalisierung eine Öffnung der Märkte. Ausschreibungen von Bus- oder Straßenbahnlinien erfolgen europaweit und steigern den Konkurrenzdruck und Wettbewerb der Unternehmen. Eine Folge davon ist eine Privatisierung der Unternehmen oder die Auslagerung von Verkehrsdienstleistungen. Die Konsequenzen für die Beschäftigten im ÖPNV sind sich verschlechternde Arbeitsbedingungen und sinkende Löhne. Diese Verschlechterung der Arbeitsbedingungen generell führen zu einer Zunahme der Erwerbsarbeit von Frauen.

Die vorliegende Arbeit basiert auf der Untersuchung der Gestaltung von Berufsalltag und privater Lebensführung von Binnenschifferinnen und Fahrerinnen im Güter- und Personenverkehr. Dabei werden Auswirkungen von Veränderungen auf der Folie der Umgestaltung von Arbeits- und Berufsstrukturen auf die Arbeits- und Geschlechterverhältnisse in Verkehrsberufen anhand von Interviews mit Fahrerinnen und Schifferinnen untersucht.

Obwohl in allen drei Fahrberufen Männer zahlenmäßig dominieren, sind Fahrberufe auf sehr unterschiedliche Weise mit gesellschaftlichen Geschlechterverhältnissen und Beschäftigungsstrukturen verbunden. Die Berufe unterscheiden sich nach logistischer Einbindung in Form unterschiedlicher Branchenstrukturen, organisationellen Kontexten, beispielsweise Beschäftigungsformen etwa Selbständige und Angestellte, aber auch nach den Geschlechtskonnotationen, die diese Berufe haben. Dieses zusammen kann als die „soziale Gestalt der Berufe“ gefasst und unterschieden werden.

Ein hohes Maß an Verantwortung kennzeichnet die Tätigkeiten als Fahrer/in. Der Arbeitsgegenstand Lkw oder Schiff ist im Gütertransport oft auch Lebensraum, denn Fahrer/innen und Schiffer/innen verbringen auch ihre Freizeit am Arbeitsplatz. Der Arbeitsgegenstand ist in der Anschaffung teuer und pflegeintensiv. Zu den Arbeitsbedingungen gehören große Verantwortung, hohe Risiken im Arbeitsalltag und auch ein isoliertes Arbeiten.

Gleichzeitig kann eine technische Ausstattung in den Fahrzeugen die Arbeit erleichtern und den Komfort erhöhen. Im Lkw sind oft Luftgefederte Sitze, ABS, Servo-Lenkung, Mini-Kühlschrank, Kaffeemaschine, Fernseher vorhanden und sorgen zumindest bei einem Teil der (Fern-) Fahrer/innen für ein besseres Fahren und Leben im Auto. Auch bei der Ausrüstung von Binnenschiffen hat sich vieles verändert: Radaranlagen und moderne Kommunikationsmittel vereinfachen die Arbeit und erleichtern den Kontakt vom Schiff zum Land. In Bussen und Straßenbahnen haben moderne technische Ausstattung nicht nur für Fahrgäste z.B. Niedrigflurbusse, sondern auch für Fahrer/innen für Entlastung gesorgt.

Die formalen Voraussetzungen in Fahrberufen zu arbeiten, sind bislang niedrig. Zwar ist eine abgeschlossene Berufsausbildung Voraussetzung, der Beruf ist aber auch ohne formale Berufsausbildung zu erlernen und auszuüben.

Dabei sind die Beschäftigungsmöglichkeiten für Frauen in der Transportbranche vielfältig. Ob als Stewardessen, „Hausfrauen der Lüfte“ (Koch-Baumgarten 1998), Pilotinnen, Schaffnerinnen, Betreuungspersonal in der Fahrgastschiffahrt, Fahrerinnen oder Büro- oder Lagerpersonal bietet der Transportsektor Berufe für Frauen an.

In meiner Arbeit werden die Berufe Lkw-Fahrerin, Binnenschifferin und Bus- oder Straßenbahnfahrerin mit ihren differierenden äußeren und sich ändernden Strukturen untersucht. Unterschiedliche organisatorische und soziale Einbettungen in ihren Arbeitsstrukturen (Arbeitsinhalte, Arbeitszeiten, Entfernung, Verweilzeiten am Arbeitsplatz, Vereinbarkeitsoptionen) sind in den hier untersuchten Berufen relevant. Von den Beschäftigtenzahlen, der Dauer und Lage der Arbeitszeiten als auch von der Art der Tätigkeiten sind Frauen in den auf Männer zugeschnittenen Fahrberufen trotz steigender Beschäftigungszahlen eher selten anzutreffen

Durch Öffnung der Grenzen infolge der EU-Liberalisierung und der damit verbundenen Öffnung der Märkte z.B. europaweite Ausschreibungen von Bus- oder Straßenbahnlinien, grenzüberschreitendem Verkehr europäischer Transportunternehmen hat sich die Arbeit der Fahrer/innen von der reinen Fahrtätigkeit hin zur service-orientierten Dienstleistung geändert. Der steigende Wettbewerb auf dem Transportmarkt führt zu Rationalisierungen und veränderten Arbeitsanforderungen, die sich auch in unsicheren Beschäftigungen und hohen Arbeitsplatzrisiken auswirken. Die Konsequenzen für die Beschäftigten sind unterschiedliche Arbeitsbedingungen und unterschiedlich hohe Löhne.

Fragestellungen der Arbeit

Die Betrachtung von Erwerbsarbeit wie privater Arbeit von Frauen in Fahrberufen gibt einen spezifischen Einblick in einen Bereich, in dem aktuell Veränderungsprozesse der Arbeit selbst stattfinden. Ferner bietet sich dadurch gleichzeitig die Möglichkeit, Frauen in „untypischen Berufen“ zu untersuchen. Die Aushandlungsprozesse zwischen den Geschlechtern, die aufgrund kultureller, politischer und sozialer Veränderungen in Bewegung sind, können in einem Feld untersucht werden, in dem bedingt durch ökonomische Entwicklungen aktive Prozesse der Aushandlung um Zuständigkeiten, Arbeitsplätze und Löhne und damit verbunden um Status und Prestige stattfinden.

Verändert sich die geschlechtliche Arbeitsteilung, wenn Frauen in untypischen Berufen arbeiten? Forschungsleitend war die Frage, welche Auswirkungen die Erwerbsarbeit von Frauen

in Fahrberufen auf die geschlechtliche Verteilung von beruflicher und privater Arbeit hat. Dabei bezieht sich die Forschung auf die Relevanz von Geschlecht in beruflichen Beziehungen sowie auf eine mögliche Auflösung bzw. Manifestation der geschlechtlichen Arbeitsteilung.

Ob und wie Fahrerinnen mit veränderten oder sich verändernden Strukturen umgehen und sie selbst gestalten wollen und können wird unter Berücksichtigung der doing-gender-Perspektive, die vom interaktiv konstruierten und gegenseitig zugewiesenem Geschlecht der Handelnden (vgl. West/Zimmerman, Gildemeister/Wetterer 1992, Wetterer 1992, 1995, 2002) ausgeht. Ob und in welche Richtung wird Geschlecht konstruiert und nutzbar gemacht? Wie wird mit Konstruktion zwischen Berufs- und Privatleben umgegangen, wie beeinflusst das geschlechtliche Handeln im Männerberuf das Handeln im Privatleben? Welchen Einfluss haben die äußeren Strukturen auf die Geschlechterkonstruktionen und inwieweit ändern sich diese, wenn Strukturen im Wandel begriffen sind?

Die Ergebnisse dieser Untersuchung weisen darauf hin, dass sich die Erwerbsarbeit von Frauen in Fahrberufen auf der beruflichen Ebene anders als auf der Ebene der privaten Arbeitsverteilung auswirkt. Wachsende Gleichberechtigung im Beruf zieht nicht unbedingt Gleichberechtigung auf anderen Ebenen mit sich. Einerseits profitieren Frauen von den Veränderungen der Transportbranche und können teilweise Arbeits- und Geschlechterstrukturen in Bewegung bringen, wenn beispielsweise Frauen im ÖPNV Einfluss auf die Gestaltung der Arbeitszeiten und Arbeitsschichten nehmen, oder sich das Bild der Schifferinnen ändert, indem sie auch als Besitzerinnen von Schiffen mitarbeiten. Allerdings setzten sich diese Veränderungen zum Vorteil der Frauen nicht auf der Ebene privater, nicht-erwerbsförmiger Arbeit fort. Die Zuständigkeit der Frauen für unbezahlte Arbeit in Form von Haus- oder Familienarbeit ist erhalten geblieben. Während die Integration von Frauen im Bereich der Erwerbsarbeit voranschreitet, besteht gleichzeitig die Aufteilung nicht-erwerbsförmiger Arbeit weiter fort, denn die Integration von Männern in den Zuständigkeitsbereich privater unbezahlter Arbeit hat noch nicht stattgefunden.

Der Aufbau der Arbeit

In dem folgenden Kapitel *Bewegung im Transport* wird ein Einblick in die Aufgabenstellungen der in dieser Arbeit behandelten Berufsbereiche, also öffentlicher Personennahverkehr, Binnenschifffahrt und Güterkraftverkehr gegeben. Es werden die Veränderungen in den Branchen und den Beschäftigungsstrukturen in diesen Fahrberufen beschrieben. Anschließend wird das Kapitel *Mobilität in die Sackgasse: Frauenerwerbsarbeit in Bewegung* die strukturellen Grenzen, denen Frauen im Erwerbsleben allgemein begegnen, aufzeigen. Danach werden die Besonderheiten weiblicher Erwerbstätigkeit in Männerberufen und speziell in Fahrberufen erläutert. Durch die Einteilung in Frauen- und Männerberufe zeigt sich eine duale

Struktur der Erwerbsarbeit. Diese zu erklären ist Bestandteil sozialwissenschaftlicher Forschung. Die Arbeit versteht sich hier als Beitrag zur Analyse der Prozesse, die die duale Struktur der Erwerbsarbeit produzieren und reproduzieren.

Im Anschluss an die theoretischen Eingangskapitel folgt das Methodenkapitel *Forschung mit Bewegung*. Es beschreibt Aufbau und Struktur der empirischen Untersuchung, deren Ergebnisse im folgenden Kapitel *Frauen in Bewegung: empirische Ergebnisse nach Berufen* dargestellt werden. Diese Ergebnisse beruhen auf der Auswertung von 15 Leitfadeninterviews mit Lkw-Fahrerinnen, Binnenschifferinnen sowie Bus- und Straßenbahnfahrerinnen. Nach einer Einzelauswertung folgt im Kapitel *Gemeinsamkeiten und Unterschiede zwischen den Berufen auf der Ebene der Berufe* eine Auswertung gruppiert nach den drei Berufen. Schließlich werden im siebten Kapitel *Strukturen in Bewegung: Theoretisch angeleitete Interpretation* die Ergebnisse der empirischen Untersuchung in Bezug gesetzt zu Theorien der Frauen- und Geschlechterforschung. Am Ende der Arbeit folgt ein Glossar zur Erklärung der logistischen Fachbegriffe.

2 Bewegung im Transport

Mobilität und Flexibilität sind für die Unternehmen moderner Industrie- und Dienstleistungsgesellschaften zur Erhaltung ihrer Wettbewerbsfähigkeit zu einer wesentlichen Notwendigkeit geworden. Dabei ist eine funktionierende Transportbranche, die sich den Erfordernissen neuer, internationaler bzw. globaler werdenden Märkte anpassen kann, eine wichtige Voraussetzung. Die zurückgelegte Kilometerzahl im Güterverkehr erhöht sich schneller als die Transportmenge, ein Zeichen dafür, dass Transporte über größere Distanzen stattfinden. Global Player, wie United parcel service (UPS) und die Deutsche Post AG einschließlich ihrer Tochterunternehmen, die international und verkehrsträgerübergreifend, also mit verschiedenen Fahr- und Flugzeugen ihre Güter weltweit transportieren, bieten sich ergänzende Dienstleistungen an. Im Folgenden wird nach einer historischen Übersicht über die Transportindustrie die Veränderung von Güter- und Personenverkehr, sowie deren Auswirkungen auf die Beschäftigungsverhältnisse dargestellt.

2.1 Von der Körperkraft zum Logistikdienstleister: Geschichte der Transportindustrie

Der Transport von Gütern mit Karren, die erst zwei-, dann vierrädrig, von Menschen, später von Ochsen, Eseln und Pferden gezogen wurden, ist seit 450 v. Chr. überliefert (vgl. Heimes 1978:13ff). Zunächst änderte sich über mehr als 1000 Jahre kaum etwas an der Beförderungsart im Gütertransport per Landweg. Die Entwicklung eines neuen Verkehrs entstand im 17. und 18. Jahrhundert zur Zeit des Merkantilismus, als der Verkehr für den Staat zur tragenden Säule der Volkswirtschaft wurde und mit dem Ausbau des Straßen- und Binnenwasserstraßennetzes begonnen wurde. Im 18. Jh. wurde die Dampfmaschine erfunden, und der Antrieb per Dampfmaschine löste zunehmend den Transport mit Pferd und Wagen ab. Dampfplastwagen konnten zunächst nicht zur Beförderung auf der Straße eingesetzt werden, denn der schlechte Zustand der Straßen ließ eine solche Nutzung nicht zu. Stattdessen wurden die dampfbetriebenen Wagen auf Schienen gelegt und die Eisenbahn wurde auf dem Landweg in Deutschland zu Beginn des 19. Jahrhunderts das Hauptverkehrs- und Transportmittel.

Gegen Ende des 19. Jh. konnten sich nach der Erfindung von Benzin- und Dieselmotoren motorbetriebene Lastwagen im Gütertransport durchsetzen. Eine Kooperation der Verkehrsträger Schiene und Straße entwickelte sich (ebd: 446ff). Die Produktion von motorbetriebenen Lastwagen begründete Gottlieb Daimler 1896, kurz vor Karl Benz. Als 1897 der erste von Rudolf Diesel entwickelte Verbrennungsmotor zum Antrieb von Nutzfahrzeugen in

Betrieb genommen wurde, begann in Deutschland die Ära des Gütertransports per Lkw, die ersten Speditionen wurden gegründet (ebd:50f).

Schienegebundene Verkehrsmittel eröffneten die Geschichte des öffentlichen Personenverkehrs (ÖPNV) Mitte bis Ende des 19. Jahrhunderts. Zu dieser Zeit verkehrte die erste Dampfnahverkehrslinie in England (ebd:48). Die ersten mit Pferden auf Schienen betriebenen Straßenbahnen gab es in Amerika und Frankreich: Sie fuhren 1832 in New York und 1854 in Paris. In Deutschland sicherten die Pferdebahnen gegen Ende des 19. Jh. regelmäßige Verbindungen zwischen den Industriezentren. Die Antriebsart Pferde wurde durch Dampf ersetzt. Nachdem die Firma Siemens das Prinzip des Wechselstroms auf Straßenbahnen umsetzen konnte, wurde 1879 auf der Gewerbeausstellung in Berlin die erste elektrische Straßenbahn und schließlich die erste elektrische, regelmäßig verkehrende Straßenbahn der Welt 1881 in Lichterfelde bei Berlin¹ in Betrieb genommen.

Die Motorisierung auf den Wasserstraßen begann erst 100 Jahre später. Vor der Erfindung des Ruders und der Segel in der Steinzeit wurden Paddel und Stangen (Staken) zum Antrieb von Einbäumen, Flößen und später dann auch von Booten benutzt. Später wurden die Lastschiffe vom Ufer² aus an Seilen von Pferden oder von Knechten bzw. von den Schifferfamilien gezogen, bevor mit Dampfmaschinen betriebene Schleppschiffe die Schleppboote in Schleppzügen über die Binnenwasserstraßen zogen. Schleppzüge bestanden aus einem Schleppboot und mehreren Schleppschiffen, die von Genossenschaften oder Schifferbetriebsverbänden zusammengestellt wurden. Von Hafenschiffen wurden die Schleppschiffe nach der Beladung auf den Strom gezogen, setzten Anker, bis das Streckenboot kam und sie aufnahm. So konnten von einem Schlepper bis zu fünf Schleppschiffe gezogen werden. Diese Form des Antriebs wurde bis zur Motorisierung der Schiffe mit einem Dieselmotor bis in die 70er Jahre des 20. Jahrhunderts genutzt.

Die Schubschiffahrt ersetzte ab 1960 die Schleppschiffahrt. Schubboote mit sehr leistungsfähigen Dieselmotoren manövierten Platz sparend und fuhren schneller und billiger als Dampfschlepper.

2.2 Bewegte Strukturen – neue Verhältnisse

Im Bereich des Transports findet gerade in den letzten zwei Jahrzehnten ein gravierender Strukturwandel statt. Neue marktwirtschaftliche und personelle Konzepte, ein „industrieller Strukturwandel“ (Prätorius 1997:313) prägen den Personen- und Güterverkehr. Durch die

¹ <http://www.akg.de/verkehr/text/121741.htm>:14.5.2003

² Treidel- oder Leinpfade sind Fußwege, die sich mancherorts noch immer direkt neben den Flüssen befinden. Mit Leinen wurden die Schiffe von Menschen oder Pferden gezogen. In den Städten entlang der Wasserstraßen finden sich häufiger Straßennamen wie Leinpfad etc.

„Integration der Transportkette mit den Systemen der Gütererzeugung und Güterverwendung“ (Geier 1998: 14) hat sich die Branche verändert. Die Entwicklung der Marktstrukturen hat den Wandel der Unternehmensstrukturen und den Wandel der Arbeitsinhalte zur Folge. Im Verkehrssektor gestalten sich die Strukturen des Marktes durch die Schaffung des Europäischen Binnenmarktes neu, es kommt zu einer Zunahme der internationalen Konkurrenz und zu einem Abbau von noch bestehenden Marktbeschränkungen. Konkret bedeutet dies, dass seit 1998 ausländische Unternehmer aus europäischen Ländern innerhalb des deutschen Transportmarktes agieren können, ohne, wie vorher, ein Entgelt (Kabotage³) zahlen zu müssen. Nachdem bis zum 01. Juli 1998 die Durchführung von Transporten innerhalb Deutschlands für ausländische Unternehmer begrenzt war, kann nun jeder in der europäischen Union niedergelassene Transportunternehmer am binnenländischen Transportmarkt der übrigen EU-Staaten teilnehmen. Dennoch haben im Vergleich zu anderen europäischen Unternehmen im Hinblick auf Kfz-Steuer, Treibstoffpreise und Löhne deutsche Unternehmen Nachteile gegenüber ihren europäischen Konkurrenten. Auf den Markt drängen Billiganbieter aus Osteuropa und verschärfen die Situation zusätzlich (vgl. Plehwe, Uske, Völlings, Dalbeck 1998:5ff).

Auch bei den Binnenschiffen sind zunehmend Verluste bei den Frachtraten zu verzeichnen. Die Konkurrenz für Schiffer kommt aus Belgien, Frankreich und den Niederlanden. Dort wird die Binnenschifffahrt staatlich subventioniert (Bundesverband der Deutschen Binnenschifffahrt 2002). In Deutschland wurden nur 37,3% von insgesamt 236,1 Mio. t der beförderten Gütermenge von in Deutschland gemeldeten Schiffen transportiert (ebd.).

2.3 Deregulierung im Güterverkehr

Nicht nur auf europäischer Ebene, auch innerhalb der Landesgrenzen öffnet sich der Markt. Nachdem zum 01.01.1994 die erste Stufe der Deregulierung des Gütertransportmarktes stattfand, trat am 01. Juli 1998 die bisher letzte Reform des Güterkraftverkehrsgesetzes in Kraft. Nun wird nicht mehr wie zuvor zwischen Nah- und Fernverkehr unterschieden. Bis dahin bestehende Kapazitätsgrenzen bezüglich der Nahverkehrserlaubnis und der Fernverkehrsgenehmigung sind weggefallen. Der Gütertransportmarkt ist offen für jede/n Unternehmer/in, der/die die "subjektiven" Marktzugangsvoraussetzungen⁴ erfüllt. Ein weiterer und wesentlicher Aspekt der Deregulierung ist die Freigabe der Tarife. Gab es bis 1998 noch Tarif- tabellen, aus denen sich ersehen ließ, welchen Preis ein Unternehmer für eine Ladung nach

³ Kabotage bedeutete Kosten für ausländische Unternehmer, die in Deutschland inländische Transporte durchgeführt haben und wurde so zum Vorteil für deutsche Unternehmer in Deutschland Transporte durchzuführen.

⁴ Die Marktzugangsvoraussetzungen sind durch die ausreichenden finanziellen Leistungen, die persönliche Zuverlässigkeit und die fachliche Eignung des Bewerbers zu erfüllen. Die Erlaubnis wird je nach Bundesland von der oberen, bzw. unteren Stra-

Gewicht und Kilometern von seinen Kunden verlangen konnte, sind diese Tarife seit 1994 freigegeben, und seitdem nicht mehr verbindlich. Durch die Aufhebung der Tarife steigt der Wettbewerb, die Preise für Transporte sinken.

Nicht nur die Liberalisierung und die damit verbundene Auflösung des „Schutzraum(s) staatlich administrierter Preise“ (Bretzke 1999:19) innerhalb Deutschlands, sondern auch neue Produktions- und Distributionskonzepte der Industrie oder der Unternehmen stellen neue Anforderungen an die Transportunternehmen. Aus den sich verändernden Marktstrukturen folgt dann ein Wandel der Unternehmensstrukturen: Transportbetriebe müssen, um international wettbewerbsfähig zu sein oder zu bleiben, sich zusammenschließen, fusionieren oder miteinander kooperieren.

Aus kleinen oder mittelständischen Transportbetrieben sind so einerseits große Transportunternehmen in Form von Logistikgroßkonzernen, andererseits prekäre Kleinbetriebe, im Extremfall selbstfahrende Unternehmer mit Gewerbeschein, die oftmals als abhängige Schein-Selbständige tätig sind, geworden (vgl. Plehwe, Uske u.a. 1998). Für die Beschäftigungsverhältnisse im Transportbereich bedeutet das einen Wandel vom rechtlich und sozial abgesicherten geschützten Angestelltenverhältnis zum ungeschützten (Schein-) Selbständigenverhältnis. Von außen nicht erkennbar, verbergen sich oft hinter den Firmenaufschriften und Uniformen großer Logistikdienstleister selbstfahrende Unternehmer. Sie sind selbständig, haftbar im Bezug auf das Unternehmensrisiko, tragen die Investitionskosten für Autos und Geschäftsausstattung und sind andererseits gebunden an Weisungen eines Auftraggebers und dabei existenziell von ihm abhängig (ebd. S. 49).

Auch in der Binnenschifffahrt, das haben die im Rahmen dieser Arbeit geführten Expertengespräche gezeigt, haben sich die großen Reedereien aus Kostengründen von ihrem Bestand an Schiffen getrennt. Sie vergeben ihre Transporte nun an Partikuliere (vgl. Glossar). So werden Unternehmensrisiken, z.B. Lohnfortzahlungen auch bei Auftragsflaute, an die Kleinunternehmer weitergegeben.

Outsourcing, d.h. die „Übertragung von Unternehmenstätigkeiten auf andere Unternehmen“ (vgl. Plehwe, Uske u.A. 1998:37), findet im Rahmen von Auslagern oder Annehmen von ausgelagerten Teilbereichen statt und ist ein wichtiges Charakteristikum der sich modernisierenden Branche. Größere Unternehmen lagern eher Funktionsbereiche aus, die kleinere Unternehmen, einzelne Fuhrunternehmen oder auch Subunternehmer annehmen. Zudem lassen sich Lieferungen im Schnell- bzw. Kurierbereich von Logistikdienstleistern im operativen Bereich an mittelständische Spediteure abgegeben. Diese wiederum geben die Aufträge an Kleinunternehmer weiter. Subunternehmer sind an dieser Stelle nicht selten, auch als

Benverkehrsbehörde ausgestellt (vgl. Handbuch für das Verkehrsgewerbe. Bundes-Zentralgenossenschaft Straßenverkehr (BZG e.G.) Frankfurt 1998

selbstfahrende Unternehmer/innen - diese sind meistens Kaufmann/frau, Disponent/in und Transporteur/in in einem. Neben Outsourcing ist das Ausflaggen von Schiffen durch Um- und Anmeldung des Gewerbes in europäischen Nachbarländern, beispielsweise in Luxemburg, der Schweiz oder den Niederlanden eine gängige Praxis. Das bietet Schiffern und Reedereien die Möglichkeit, Steuern zu sparen und Lohnkosten zu senken, da sich die Unterschiede im Sozial- Steuer- und Arbeitsrecht vergünstigend auswirken. Die Auslagerung des Bordpersonals aus Kostengründen erfolgt oft gegen deren Willen, meist nach Luxemburg oder in die Schweiz (vgl. verdi-report: 02/2003:18). Bei diesem Vorhaben können die Partikuliere sogar auf entsprechende Dienstleister zurückgreifen. Gegen Bezahlung bieten diese das Einholen der Handelsermächtigung, die Beantragung einer Steuernummer, die Gesellschaftseröffnung durch einen Steuerberater sowie die Gesellschaftsgründung durch einen Notar an. Auch wird die Einrichtung eines Firmensitzes bzw. der Geschäftsadresse, die Übernahme der Buchhaltung sowie der Lohn- und Gehaltsabrechnungen, die Abwicklung des Telefondienstes und der Schreibarbeiten sowie die Weiterleitung der Post angeboten. Auch das Anmelden von Lkws in steuerlich kostengünstigere Städte innerhalb Deutschlands, z.B. in den neuen Bundesländern oder anderen europäischen Ländern beispielsweise den Niederlanden, Polen, Tschechien ist möglich und wird praktiziert. Dort sind die Kraftfahrzeugsteuern und auch Mineralölsteuern niedriger. Darum hat sich der innerstaatliche Verkehr ausländischer Unternehmer (Kabotageverkehr) zwischen 1990 und 1998 um 40% erhöht, hiervon profitieren Unternehmen in Belgien, den Niederlanden, Luxemburg und Frankreich (vgl. Tronet 2002).

Ausgelöst durch die Anforderungen der Kunden, insbesondere aus Handel und Industrie entwickelt sich Transportarbeit zur Logistkarbeit - Transport, Lager und Spedition wachsen zusammen und konzentrieren sich zu einer Einheit. Andere Dienstleistungen wie der Umschlag, von einem Transportmittel auf ein anderes z.B.: Container von Schiffen auf Lkws, Verwaltung von Lagern, die Kontrolle und das Auffüllen der Regale, sowie Preisauszeichnung, Montage, Auslieferung, Zollformalitäten bis zum Inkasso und die Organisation von „Verkehrsträgerübergreifenden Transportketten“ (Geier 1998:14) machen aus den alten Transport- neue hochmoderne Logistikdienstleister. Dadurch vergrößert sich das Aufgabenspektrum der Spediteure, von der Organisation von Transporten zu logistischen Dienstleistungen.

Diese Zusammenfassung von einzelnen Produktions-, Fahr- und Dienstleistungstätigkeiten unter den von außen wirkenden Rationalisierungsnotwendigkeiten zur „Logistik“ haben einen Wandel innerhalb der Transportunternehmen zur Folge. Die Güterverkehrs- und Transportprozesse werden mit Konzepten „logistischer Rationalisierung“ optimiert (vgl. Geier 1998). Spezialisierung auf einzelne Teilbereiche, etwa auf bestimmte Märkte, Dienstleistungen oder Transportwege oder das Auslagern (Outsourcing) bestimmter Abteilungen sind Ergebnisse

dieser Veränderungen. Transport wird als „Einzelauftrag zu einem Glied in der logistischen Kette“ (ebd. 14) in neuen Strukturen verankert. Neben den Erfordernissen von Flexibilität und Belastbarkeit durch die Internationalisierung des Marktes ist die Fähigkeit, im Bezug auf Kommunikation und Kooperation neue Wege zu beschreiten, eine neue Anforderung für Unternehmen und Beschäftigte. Als „nachholende Industrialisierung“ (Läpple 1993:35) findet die Modernisierung des Transportmarktes nicht in allen Unternehmen auf einmal, sondern in verschiedenen Ausprägungen und nicht im gleichen Tempo statt (vgl. Geier 1998).

So sind die Internationalisierung und die damit verbundene De-Regulierung Auslöser für die Veränderungen in der Transportbranche. Auf den Güter- und Personenverkehr wirken sich diese unterschiedlich aus. Diese Veränderungen und Folgen werden im nächsten Abschnitt beschrieben.

2.3.1 Straßengütertransport

2001 wurden im Güterkraftverkehr in der EU 1.329 Milliarden Tonnenkilometer⁵ (tkm) befördert (vgl. Oberhausen 2003). Davon wurden von deutschen Unternehmen die meisten Tonnenkilometer (287 275 Mio tkm), gefolgt von Frankreich (206 264 Mio tkm) und Italien (185 912 Mio tkm) (vgl. ebd), befördert.

Im Transport auf der Straße wird zwischen Stück- und Sammelgütern, Baustoffen sowie flüssigen oder gefährlichen Gütern unterschieden. Die Art der Fahrzeuge, die zum Transport der Güter eingesetzt werden, ist ebenso vielfältig wie die Verschiedenheit der Güter. Kipper oder Betonmischer transportieren Sand, Kies und Beton. Mit Sattelzügen, bestehend aus Zugmaschine und Anhänger oder Hängerzügen, die aus einem Lastwagen und Anhänger bestehen, lassen sich Stück- und Sammelgüter in einzelnen Teilen oder auf Paletten transportieren. Ebenso gehören Lebensmittel in fester, verpackter Form zu den transportierten Gütern. Im gefrorenen Zustand werden sie in Kühlwagen, in flüssiger Form, etwa als Rohstoffe hingegen, in Tankwagen transportiert. Tankwagen können auch mit Gefahrgütern für die verarbeitende chemische Industrie, also mit explosiven, giftigen und ätzenden Stoffen befüllt werden. Alle Arten von Gütern ob. Lebensmittel, Möbel, Autos, Baumaschinen oder lebende Tiere, können mit Lkws transportiert werden. Schwertransporte z.B. von Fertighäusern oder Maschinenteilen finden wegen ihrer Überlänge und/oder Überbreite, meistens nachts statt. Sie müssen angemeldet werden und werden von einem oder mehreren Begleitfahrzeugen der Firma, manchmal auch von Polizei oder Feuerwehr begleitet.

⁵ Tonnenkilometer: Das Gewicht jeder transportierter Sendung wird mit der zurückgelegten Entfernung multipliziert. Die Transportleistung gibt Auskunft über die Auswirkungen des Transportes, da die Belastungen durch den Verkehr (Abgase, Lärm, Belastung der Straße) sowohl von der transportierten Masse (=> Anzahl von Lkw oder Zügen) als auch von den zurückgelegten Entfernungen abhängen.

Unternehmensformen im Straßengütertransport

Die Unternehmen im Gütertransport per Lkw und Transporter lassen sich in Logistikkonzerne, Klein- und Mittelbetriebe sowie selbstfahrende Unternehmer einteilen. Dabei bieten Logistikunternehmen Versendern neben dem reinen Transport gleich mehrere Leistungen an, wie den kombinierten Verkehr zwischen mehreren Verkehrsträgern z.B. Lkw, Bahn und Schiff oder, das Auszeichnen der Ware.

Entlohnung

Die Entlohnung der Fahrer und Fahrerinnen ist je nach Unternehmerverband unterschiedlich tarifvertraglich bzw. gesetzlich geregelt. Neben einem Festgehalt oder Stundenlohn gibt es im Transportbereich unterschiedliche Kombinationen von Löhnen. Einerseits ist es gängige Praxis, Fahrer und Fahrerinnen mit einem festen Gehalt plus Provision für jede gefahrene Tour zu entlohnen. Ebenso wird häufig pro Tour bezahlt. Daneben werden Spesen an die Fahrer/innen gezahlt, deren Höhe gesetzlich geregelt ist und sich nach der Zeit, die für die Touren aufgewendet wird richtet. Ob die Fahrer den jeweiligen Höchstsatz der Spesen erhalten oder lediglich einen Teil davon, hängt vom Unternehmen ab und ist meistens arbeitsvertraglich geregelt. Die tarifliche Entlohnung im Jahr 2003 für Beschäftigte in Transportunternehmen West betrug zwischen 1.442 bis 2.850 Euro, Transportunternehmen Ost zwischen 1.110 bis 2.115 Euro (vgl. WSI-Tarifarchiv).

Beschäftigungsverhältnisse von Lkw-Fahrer/innen

Die Beschäftigungsverhältnisse der Fahrer und Fahrerinnen sind einerseits abhängig von den Unternehmensformen: Im Bereich Lkw gibt es neben den selbstfahrenden Unternehmer/innen, die auf eigene Rechnung und auch auf eigenes Risiko fahren, angestellte Fahrer. Diese können nach ihrer Qualifikation in gelernte, angelehrte und ungelernete Fahrer unterschieden werden. Neben den ausgebildeten Berufskraftfahrern gibt es angelehrte Fahrer mit Führerschein Klasse 2 bzw. D, D1, DE, D1E⁶. Teilweise bieten die Unternehmen eine Weiterbildung für die bei ihnen beschäftigten Fahrer an. Die Schulungen in den Unternehmen stehen dabei im Zusammenhang mit den speziellen Erfordernissen des Unternehmens. Teilweise spezialisieren sich Unternehmen aus Rationalisierungsgründen auf bestimmte zu transportierende Güter, z.B. Kleiderspedition, Blumen-Logistik, Möbel- oder Lebensmittel-

⁶ Vgl. Glossar

transporte. Die Handhabung verschiedener Güter wird in der optionalen Berufsausbildung zum Berufskraftfahrer/zur Berufskraftfahrerin erlernt, spezielle Qualifikationen werden zusätzlich in den Unternehmen vermittelt.

Insgesamt verändern sich die Beschäftigungsverhältnisse in der Transportbranche im Zuge der Deregulierung. Dort sind „alle Formen denormalisierter Beschäftigung“ heute Normalität (Plehwé, Uske, Völlings, Dalbeck 1998:46). Dies bedeutet eine Abkehr von üblichen Arbeitsverhältnissen wie einem „klassischen Normalarbeitsverhältnis“ (ebd.), welches sich z.B. durch geregelte Arbeitszeiten auszeichnet. Neben Teilzeitarbeit und geringfügiger Beschäftigung, sind es vor allem befristete Beschäftigungen und die Beschäftigung von Leiharbeitern sowie zunehmend von Selbständigern und Scheinselbständigen, die die Form der an Arbeitsverhältnissen um „nicht-normale“ Verhältnisse erweitern.

2.3.2 Gütertransport per Schiff

Schiffe werden wegen ihrer Ladekapazität vornehmlich zum Transport von Massengütern eingesetzt. Haupttransportgüter sind daher Steine und Erden, Baustoffe, Mineralöle, Kohle, Erze und Schrotte. Auch Düngemittel, Nahrungsmittel, Eisen und Stahl werden mit Motorgüterschiffen transportiert. Ein Binnenschiff kann, je nach Größe, zwischen 700 und über 3.000 Tonnen eines oder mehrerer Güter, oder entsprechend der Ladung von 15-60 Eisenbahnwaggons bzw. 30 bis 120 Lkws aufnehmen.

In der Binnenschifffahrt werden verschiedene Schiffstypen in Motorgüterschiffe, Motortankschiffe, Passagierschiffe und Schubverbände unterschieden, die die verschiedenen Arten von Massengütern transportieren. Motorgüterschiffe transportieren fast alle festen Güter, wie Stäube und Pulver, sowie Großgüter und Container. Mit Motortankschiffen werden grundsätzlich alle flüssigen Güter, wie Mineralöl, Benzin, Säuren, Laugen, Flüssiggas, aber auch Speiseöl oder Wein befördert. Dabei gibt es für die speziellen Anforderungen des Transportguts eigens Tankschiffe bei denen der Tank aus Kunststoff, Gummi oder Edelstahl ist, um eine fachgerechte Beförderung zu gewährleisten. Tankschiffe und Schiffe mit Gefahrgütern, wie z.B. Chemikalien, werden per Funk entlang der Wasserstraßen durch die Wasser- und Schifffahrtsdirektion überwacht. Das dient der Kontrolle und Minimierung möglicher Risiken. Schubverbände dagegen bestehen aus einem schiebenden Motorschiff (Schubboot) welches einen oder mehrere Schubleichter bewegt, der wie eine Art offener Container keinen Motor hat und vor oder neben dem Schiff bzw. Schubboot eingehängt und geschoben werden kann. Vorteil ist hier, dass mehr Ladung transportiert werden und flexibler gehandhabt werden kann, als mit einem einfachen Binnenschiff.

Die Binnenschifffahrt im europäischen Vergleich

Deutschland steht hinter den Niederlanden und vor Belgien mit an der Spitze der europäischen Binnenflotte. Am 01.01.2001 wurden in Europa 8.861 Binnenschiffe gezählt, 2.613 in Deutschland (Bundesverband der Deutschen Binnenschifffahrt 2002). Mehr Schiffe als in Deutschland wurden nur in den Niederlanden gezählt, hinter Deutschland folgen Belgien, Frankreich, Schweiz und Luxemburg. Insgesamt ist der Marktanteil der deutschen Schiffe gesunken. Hauptsächlich fahren niederländische Schiffe auf Rhein, Main Neckar, Donau, Mosel, Saar, Elbe und Weser fahren und nur 37% der Schiffe unter deutscher Flagge (ebd.).

Unternehmensformen in der Binnenschifffahrt

Die Unternehmen in der Binnenschifffahrt sind entweder Großschiffahrtsunternehmen, (Reedereien) oder Partikuliere. Partikuliere besitzen ein bis drei Schiffe und firmieren als kleine Binnenschiffahrtsunternehmen, die sich auch zu Genossenschaften zusammenschließen haben können. Die Mehrzahl der Unternehmen in der Binnenschifffahrt machen die Kleinunternehmen aus (vgl. Plehwe, Uske, Völlings, Dalbeck 1998).

Beschäftigungsverhältnisse

So wie sich Großschiffahrt bzw. Firmenschiffahrt und Privatschiffahrt gegeneinander abgrenzen, unterscheiden sich auch Beschäftigungsverhältnisse, Entlohnungsformen und Arbeitszeiten. Je nach Beschäftigungsform sind Schiffer und Schifferinnen in unterschiedlicher Form an das Schiff gebunden – entweder wohnen sie schichtweise an Bord oder leben bis auf kurze Unterbrechungen ganz auf dem Schiff. Auch die Entlohnung variiert in Abhängigkeit von den Unternehmensformen bzw. Besitzverhältnissen. Entweder erhalten die Schiffer/innen als Angestellte einen Lohn oder als Unternehmer/innen den Gewinn des Unternehmens. In der Firmenschiffahrt werden von den Reedereien entweder Binnenschiffe oder Schubschiffe, die als motorbetriebene Schiffe Schubleichter ohne Motor, ähnlich wie schwimmende Container schieben, eingesetzt. Die Aufgaben von Schiffsführer, Matrosen und Decksjungen werden i.d.R. von einer einzigen Person ausgeführt, während in der Privatschiffahrt eher Familien bzw. Ehepaare evtl. mit angeheuerten Matrosen, Auszubildenden und anderem Personal das Geschäft betreiben. In der Großschiffahrt wird oft ein „Ablösersystem“ praktiziert, d.h. ein Team arbeitet 20 Tage am Stück und wird dann von einem Team, das wieder 20 Tage am Stück arbeitet, abgelöst. Nach 10 freien Tagen wird dann wiederum 20 Tage lang auf einem anderen Schiff gearbeitet. Die Crew auf Reedereischiffen arbeitet im Angestelltenverhältnis. Die Besatzung von Partikulierschiffen besteht aus weniger Personen, dem Partikulier, möglicherweise seiner Frau und/oder einem oder mehrerer Mat-

rosen. Die Matrosen sind angestellt, in der Regel arbeiten mitfahrende Verwandte z.B. Ehefrauen um Lohnnebenkosten zu sparen als geringfügig Beschäftigte.

Rechtliche Rahmenbedingungen

Arbeitszeit- und Besatzungsvorschriften bilden rechtliche Rahmenbedingungen der Beschäftigungsverhältnisse. Auf einem Schiff können Schiffsführer, Matrosen und Decksjungen arbeiten. Mit einem Patent zum Führen eines Schiffes (vgl. Kap. Ausbildung) sind Schiffsführer/innen berechtigt, ein Schiff mit Hilfe mindestens einer anderen Person, Decksjunge oder Matrosen, 14 Stunden am Stück zu fahren. Ist eine weitere Person mit Schifferdienstbuch⁷ an Bord, darf das Schiff 18 Stunden fahren. Sind genügend Personen an Bord, die über Patente oder Schifferdienstbücher verfügen, darf das Schiff auch 24 Stunden am Tag unterwegs sein. Das ist bei der Groß- bzw. Reedereischiffahrt der Fall. Matrosen müssen, um ein Schiff zu führen, nicht zwingend über ein Patent verfügen - das Mitführen eines Schifferdienstbuchs genügt. Als Decksjungen werden in dem Arbeitsfeld Binnenschiffahrt Personen bezeichnet, die im ersten Jahr der Ausbildung sind, bzw. Hilfskräfte, die nicht über ein Schifferdienstbuch verfügen.

2.4 Privatisierung im öffentlichen Personennahverkehr

Nicht nur im Bereich des Gütertransports, auch im öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) sind durch neue EU-Gesetze Veränderungen innerhalb der Branche zu spüren. Zum 1. Januar 1996 erfolgte die Regionalisierung des öffentlichen Personennahverkehrs. Damit wurde den Ländern die Verantwortung für den gesamten öffentlichen Personennahverkehr einschließlich des Schienenpersonennahverkehrs vom Bund übergeben. Die Versorgung der Bevölkerung mit den Diensten des öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV) ist seitdem eine von den Ländern zu gewährleistende Aufgabe. Diese delegieren diesen Auftrag an die Gebietskörperschaften, also auf die Kreise und die kreisfreien Städte. Von ihnen werden Linien und neue Strecken im öffentlichen Amtsblatt ausgeschrieben. Die gewerberechtliche Erlaubnis (Konzession) für die Strecken wird dann von der Mittelbehörde der Bundesländer (Senat, Bezirksregierung, Regierungspräsidenten/Regierungspräsidentin) nach der Prüfung von Bedarf und Kosten für Busse 8 Jahre und für Straßenbahnen 25 Jahre vergeben. Die Länder ihrerseits haben in eigenen Landesnahverkehrsgesetzen festgelegt, bei wem die Zuständigkeiten für den ÖPNV liegen. Mehrheitlich wurde die Verantwortung für den Schie-

⁷ Das Schifferdienstbuch wird von der Wasser- und Schifffahrtsbehörde nach Vorlage eines ärztlichen Attestes ausgestellt. In diesem Buch werden Fahrten vermerkt, die Schifferdienstbuchinhaberinnen an der Seite eines/r Kapitän/in geleistet hat. Werden entsprechend viele Fahrten auf einer Strecke zurückgelegt, können Patentprüfungen abgelegt werden.

nenpersonennahverkehr beim Land belassen, der übrige ÖPNV den Landkreisen und kreisfreien Städten übertragen. In einigen Fällen wurden Verkehrsverbünde oder aber Zweckverbände als Aufgabenträger des gesamten ÖPNV bestimmt.

Auch im ÖPNV werden Rationalisierungen zur Steigerung der Wettbewerbsfähigkeit der einzelnen Anbieter von Verkehrsdienstleistungen angestrebt. Marketingstrategien werden entwickelt um Kunden zu gewinnen. Auch der Einsatz neuer Medien und Informationssysteme, wie Chipkarten und Lesegeräte rationalisiert die Arbeit und senkt Kosten. Diese neuen Strategien im Reformprozess haben Auswirkungen auf Fahrgäste und die Beschäftigten.

Die schrittweise Privatisierung wirkt sich auf Fahrer und Fahrerinnen unterschiedlich aus. In Experteninterviews mit Gewerkschaftsvertretern und Betriebsleitern im Rahmen der vorliegenden Arbeit wurde deutlich, dass Fahrer/innen in privatisierten Unternehmen bei gleichem Arbeitsaufwand ca. 30% weniger Geld verdienen. Das bedeutet, dass sie, auch wenn sie dieselbe Linie fahren, für die gleiche Arbeit wegen der verschiedenen Tarifverträge für öffentliche und private Verkehrsunternehmen unterschiedlichen Lohn bekommen, denn Tarifverträge, die für kommunale Unternehmen gelten, gelten nicht für die privaten Dienstleister. Das geringere Gehalt kann möglicherweise durch Mehrarbeit (Überstunden) aufgefangen werden.

Die Interviews mit Expert/innen, wie Gewerkschaftsvertreter/innen, Betriebsrät/innen und Betriebsleiter/innen im Rahmen der vorliegenden Arbeit haben ergeben, dass Beschäftigte in privatwirtschaftlichen Dienstleistungs- und Verkehrsunternehmen neben der unterschiedlichen Höhe des Lohnes auf schlechtere Arbeitsbedingungen, wie beispielsweise bezüglich Lage und Dauer der Arbeitszeiten, Anspruch auf Urlaub oder fehlende Möglichkeit der Interessenvertretung treffen. Die Privatisierung verbilligt die Kosten, die von der öffentlichen Hand für den ÖPNV aufgebracht werden müssen, diese Kostensenkung geht zu einem beträchtlichen Teil zu Lasten der Beschäftigten.

2.4.1 Personenverkehr

Personenverkehr besteht generell als Individualverkehr und öffentlichem Personennahverkehr (ÖPNV). Als Individualverkehr gelten beispielsweise die Hin- und Rückfahrten mit dem Pkw zur Arbeit, zum Einkaufen und in den Urlaub. Der Individualverkehr in Deutschland, wie auch die Anzahl der Neuzulassungen von Pkws steigt stetig an. Auch die zurückgelegten Wege werden länger. 1960 betrug die jeweilige Weglänge, die ein Bundesbürger pro Tag zurücklegte, durchschnittlich 6,2 km, 1990 waren es schon 13,2 km (vgl. ötv- Infodienst für Vertrauensleute August 1994). Als Ursache hierfür wird die größere Trennung von Wohnort und Arbeitsstätte vermutet (ebd.). Auch die Fahrgeschwindigkeit ist mit steigender Fahr-