

#### **4. Transportarbeit als ein obskures Objekt der Begierde? Vorschläge für ein Konzept der soziokulturellen "Motivation" riskanter Arbeitsleistungen**

"Wo aber bleiben die positiven Gefühle? In qualitativen Interviews mit Arbeitern ist man immer wieder davon beeindruckt, wie stolz sie auf ihre Arbeit und ihr Produkt sind; wie sie häufig ihrer Begeisterung für hohe Qualitätsarbeit Ausdruck verleihen und darunter leiden, wenn sie unter konstantem Zeitdruck oder mit schlechtem Material versehen, 'Schund' produzieren müssen. (...)

Dabei bin ich noch gar nicht auf die vielfältigen positiven sozialen Gefühle eingegangen, dem Gefühl der Solidarität, der Gruppenzugehörigkeit, der Liebe und der Zuneigung, die sich am Arbeitsplatz entwickeln, usw.

Neben der Tatsache, daß er Geld verdienen muß, sind es natürlich diese positiven Gefühle, die den Arbeiter in der Arbeit halten, die Leistungen und besonders eine hohe Qualität der Produkte ermöglichen, die ihn davon abhalten, öfter abwesend zu sein, die ihn für die Mühen der Arbeit kompensieren und die streß- kompensatorisch und gesundheitsfördernd wirken können. (...)

Wie man Qualität der Arbeit oder Leistung ohne Bezug auf Stolz, ästhetische Gefühle und Begeisterung betrachten kann, ist eigentlich unverständlich" (Frese 1990, S. 287).

*Warum* arbeiten die meisten Fernfahrer eigentlich so lange und dann auch noch unter derart harten Bedingungen? *Wieso* sind die meisten Fahrer offenbar freiwillig dazu bereit, in ihrer Arbeit Höchstleistungen zu erbringen, die aufgrund ihrer gesundheitlichen Risiken schon fast an einen selbstzerstörerischen "Wahn- Sinn" zu grenzen scheinen? *Warum* akzeptieren so viele von ihnen eine "Verlängerung des Arbeitstags" (Marx) - auch über die juristisch erlaubten und gesellschaftlich als normal geltenden, physischen und sozialen Schranken der Nutzung von Arbeitskraft hinaus - und beteiligen sich auch noch in einem erschreckendem Ausmaß aktiv an ihrer gesundheitlichen Selbstgefährdung? *Was* motiviert die Fahrer eigentlich, ihre Arbeitsleistung auch gegen äußere und innere Widerstände während des ganzen Transportablaufes aufrechtzuerhalten? Und wie schaffen sie es, diese enormen Anforderungen an ihren Leistungswillen wie an ihre körperlichen und geistigen Kräfte überhaupt tagtäglich zu bewältigen?

Wenn Fernfahrer selbst nach ihren Gründen gefragt werden, warum sie ihren Beruf gewählt haben und immer noch in ihm verweilen, so rangieren finanzielle Gründe zwar deutlich an erster Stelle, aber dicht gefolgt von jenen Argumenten, die den Fernfahrerberuf aus Sicht der Fahrer gegenüber industriellen Berufen auszeichnet (vgl. Abb. 15). Dringt man tiefer in die Fragestellung ein, warum viele Fernfahrer die mit ihrem Beruf scheinbar wie selbstverständlich verbunde-

**Abb. 1: "Motive" der Berufswahl bei Fernfahrern**

*Als Gründe dafür, Fernfahrer zu werden bzw. den Beruf des Fernfahrers auszuüben, werden genannt:*

Finanzielle Gründe	> 80%		
Der Wunsch...			
... "sein eigener Herr zu sein"	64,8%		
... "nicht laufend einen Vorgesetzten im Rücken zu haben"	62,6%		
... "etwas von der Welt zu sehen"	53,0%		
... "aus dem ganzen geregelten Arbeits- und Lebensablauf herauszukommen"	46,1%		

(N = 185; Quelle: Plänitz 1983, S. 230)

	Insgesamt	Fahrer mit 65 - 100 Wochenstunden und mehr
Weil...		
... "ich so ganz gut verdiene"	57%	77%
... "man ein ziemlich freies Leben hat"	51%	63%
... "ich gern mit einem LKW fahre"	42%	54%
... "die Arbeit abwechslungsreich ist"	40%	29%
... "man weit herum kommt"	12%	9%

(N = 200; keine nähere Differenzierung zwischen Nah- und Fernverkehr sowie zwischen Güterverkehrsgewerbe und Werksverkehr; Quelle: IFES 1979, S. 24)

nen Leistungsanforderungen so bereitwillig erfüllen, offenbart sich eine grundlegende Zwiespältigkeit von negativen und positiven Gefühlen, in denen die geleistete Transportarbeit nicht nur als eine riskante, belastende und beanspruchende, sondern zugleich auch als eine lustvolle und befriedigende Tätigkeit empfunden wird (vgl. Abb. 16). Angesichts der Risiken mag es Außenstehenden höchst obskur erscheinen, daß viele Fernfahrer ihre Arbeitstätigkeit als eine lustvolle und befriedigende Arbeit empfinden, als einen Beruf, der ihnen Gefühle der Unabhängigkeit, Befriedigung und Bestätigung vermittelt. Will man aber diese Gefühle gegenüber der Transportarbeit nicht von vornherein als eine bloße Selbsttäuschung abtun, ist der aktive *motivationale* Beitrag, den die Fernfahrer selbst zur gesellschaftlichen Konstruktion und Reproduktion ihrer arbeits- und berufsbedingten Risiken leisten, grundsätzlich erklärungsbedürftig.

Wenn in der Alltagssprache von "Handlungsmotiven" die Rede ist, dann wird damit meist ein Phänomenbereich angesprochen, bei dem es um "Beweggründe" oder "Antriebe", um Ursachen oder Ziele von Handlungen geht, deren Sinn-

### **Abb. 15: Die Fernfahrerei als eine lustvolle und befriedigende Arbeitstätigkeit**

"Im folgenden soll es also um jenes 'aber' gehen, daß die Kollegen immer anführen, wenn sie ihre langjährige Fernfahrertätigkeit zu erklären versuchen oder einfach nur von ihrer Arbeit berichten.

Sicher, kein Kollege würde (...) die Belastungen und die geschilderten Abhängigkeiten wirklich bestreiten, aber sie würden etwa folgende, für sie sehr wesentliche Empfindungen und Gefühle, die sie mit ihrer Arbeit verbinden, hinzufügen:

- # Die Lust am LKW-Fahren und die Befriedigung, die davon ausgeht.
- # Die Befriedigung, die davon ausgeht, eine Arbeit wirklich von Anfang bis Ende selbst und eigenverantwortlich zu bewältigen.
- # Das Unabhängigkeitsgefühl, das damit verbunden ist, nicht ständig einen Vorgesetzten unmittelbar oder leibhaftig hinter dem Rücken stehen zu haben.
- # Die Befriedigung und Bestätigung, die davon ausgeht, eine für jeden erkennbare und konkret meß- und ausdrückbare Leistung zu erbringen (soundsoviele Kilometer zurückgelegt, soundsoviele Tonnen bewegt zu haben usw.).
- # Die Lust daran und die Bestätigung, die damit verbunden ist, eine so kompliziert zu handhabende Maschinerie wie den LKW immer wieder und oft, trotz schwieriger äußerer Umstände (etwa im Herbst und Winter), zu beherrschen.
- # Die Unabhängigkeitsgefühle, die einen beim Verlassen des Hofes (Firmengelände) überkommen, also das Gefühl, von diesem Moment an sein eigener Herr zu sein.
- # Die Tatsache, praktisch noch jeden Tag Sonnenaufgang und Sonnenuntergang zu erleben (Naturverbundenheit).
- # Die Befriedigung und Bestätigung, als Fernfahrer erkannt zu werden und zu gelten, und dabei ja auch irgendwo mit dem Bild des harten - 'Let's go West-Truckers' - identifiziert zu werden.
- # Die Spannung und die Lust, die vom Risiko ausgeht (gefahrengeeignete Tätigkeit), aber auch die Lust, die von jenen Risiken ausgeht, die man selbst erzeugt. Z.B. riskante Überholmanöver oder auch einfach den 'Hirsch mal richtig zittern zu lassen' ('tiefes Fliegen').
- # Die Lust und Befriedigung, die allein schon davon ausgehen kann, dem entkommen zu sein, was in unserer hochindustrialisierten und spezialisierten Gesellschaft sonst an Arbeitsplätzen und an Arbeit angeboten wird.
- # Die Befriedigung und Bestätigung, die davon ausgehen kann, anders zu sein und anders zu leben als die meisten anderen Menschen es tun.
- # Die Befriedigung und Bestätigung, die davon ausgeht, solche extremen, ja häufig fast unmöglichen Arbeitsleistungen immer wieder zu bewältigen.
- # Die Befriedigung und Lust, die davon ausgeht, eine Arbeit zu haben und zu leisten, die noch etwas von dem hat, was andere sich für teures Geld aus Zigarettenautomaten ('Der Duft der großen weiten Welt' - 'Freiheit und Abenteuer' - 'Meilenweit für...') oder aus Spielautomaten ('Spannung - Nervenkitzel') holen müssen und es doch nicht wirklich erhalten."

*Auszug aus: Günther Plänitz, Das bißchen Fahren..., Hamburg 1983, S. 241-244.*

gehalt es zu verstehen oder deren Verursachung es zu erklären gilt. Das Wort **"Motiv"** wird dabei oft als eine **Sammelbezeichnung** für derart unterschiedliche Begriffe wie **Interesse, Bedürfnis, Beweggrund, Trieb, Ursache, Anlaß oder Neigung** verwendet. In seinem Lehrbuch der Motivationspsychologie hat **Heinz Heckhausen (1980, S. 24)** dafür plädiert, das **"Motiv"** einer Handlung als einen

"angestrebten Zielzustand innerhalb eines bestimmten Person- Umwelt- Bezuges" zu verstehen. Heckhausen geht davon aus, daß sich menschliches Handeln von der Erwartung und Bewertung seiner mutmaßlichen Ergebnisse und deren Folgen leiten läßt, d.h., daß Motive auf eine "'dynamische' Richtungskomponente" verweisen, in der die Gerichtetheit auf wertgeladene Zielzustände zum Ausdruck kommt, deren Realisierung angestrebt wird (vgl. ebd.): "Motive haben sich im Laufe der individuellen Entwicklung als relativ überdauernde Wertungsdispositionen herausgebildet."

"Motivation wird als ein Prozeß gedacht, der zwischen verschiedenen Handlungsmöglichkeiten auswählt, das Handeln steuert, auf die Erreichung motiv- spezifischer Zielzustände richtet und auf dem Wege dahin in Gang hält. Kurz: Motivation soll die Zielgerichtetheit des Handelns erklären. (...) Motivation soll also die *Auswahl* zwischen verschiedenen Handlungsmöglichkeiten, zwischen verschiedenen möglichen Wahrnehmungsgegebenheiten und Denkinhalten sowie die *Intensität* und *Ausdauer* einer eingeschlagenen Handlung und die dadurch zustande gekommenen Ergebnisse erklären" (Heckhausen 1980, S. 25; Hervorhebungen durch M.F.).

Der *Leistungsbegriff* bezieht sich üblicherweise auf den Beitrag zur Annäherung an ein definiertes Ziel, den *Ertrag*, und auf die dabei zu realisierende subjektive Anstrengung, den *Aufwand* (vgl. Bolte 1979, S. 21). *Leistungsmotivation* kann somit im Sinne einer "allgemeinen und relativ überdauernden Tendenz, als wesentlich bewertete Aufgaben mit Energie und Ausdauer bis zum erfolgreichen Abschluß zu bearbeiten" (Drever und Fröhlich 1968, S. 189) verstanden werden.

Die Nutzen- Kosten- Bilanzierung, die offenbar mit dem Leistungsbegriff verbunden ist, wirft bei der präzisen Bestimmung praktischer *Arbeitsleistungen* einige Wertungsprobleme auf. Selbst unter der ökonomischen Ertragsperspektive von Rentabilität und Arbeitsproduktivität enthalten beispielsweise Schnelligkeit, Zuverlässigkeit und Sicherheit als übliche Anforderungen der Kunden an hochwertige Transportleistungen faktisch einander widersprechende Leistungsanforderungen, je nachdem wie hoch der Aspekt von Sicherheit und Zuverlässigkeit gegenüber den Forderungen nach Schnelligkeit gewichtet wird. Die präzise Festlegung eines spezifischen Arbeitszieles in Form eines *Arbeitsauftrages*, der allen Anforderungen gleichermaßen gerecht werden soll, gestaltet sich so als eine schier unlösbare Aufgabe. Die Frage ist nun, in welchem Ausmaß die notwendigen Kompromisse in die Bestimmung des Zieles eingehen, um dadurch auch in die Einschätzung des Grades der Zielerreichung einbezogen zu werden. Die formal rationale Fixierung auf den meßbaren Leistungsoutput nach verstrichener Transportzeit oder gefahrenen (Tonnen)Kilometern steht in dem ständigen Risiko, die Nebenkosten der Zielannäherung auszublenden, die sich der kurzfristig orientierten Geld- und Kapitalrechnung entziehen.

Auch die Aufwandsperspektive offenbart sich bei näherer Betrachtung als problematisch, sobald man den festen Boden physikalischer Kraftentfaltung

verläßt. Unter den Bedingungen warenproduzierender Arbeit eignet sich das Ausmaß subjektiver Anstrengungen allein wohl kaum als ein *gesellschaftlicher* Wertmaßstab, worauf bereits die klassische Ökonomie mit ihrer Unterscheidung zwischen Gebrauchs- und Tauschwert hingewiesen hat. Dazu gesellen sich sozial- kulturelle Bewertungskriterien, nach denen nicht jede Anstrengung per se dazu berechtigt erscheint, in gleicher Weise auch als eine "Leistung" zu zählen. Zu denken wäre hier etwa an die Unterscheidung zwischen "Plackerei" und "Heldentat" bei Thorstein Veblen (1981; zuerst 1899), d.h. eine Differenzierung zwischen "unehrenhaften" und "würdevollen" Formen der Arbeitsverausgabung, relativ unabhängig vom tatsächlichen subjektiven Aufwand und von dem Grad, in dem die jeweils gesteckten Arbeitsziele auch faktisch erreicht werden. Die soziokulturellen Bedingungen, unter denen eine bestimmte Anstrengung erfolgt, gehen in die gesellschaftliche Bewertung der Leistung mit ein. Bei den Fernfahrern äußert sich dieser Umstand zum Beispiel darin, daß sich ihre vergleichsweise eigenverantwortliche Arbeitsweise zu einer Arbeitsleistung verdichtet, die offenbar fraglos und selbstverständlich eine "freiwillige" Übernahme hoher arbeits- und berufsbedingter Risiken einschließt.

Da Arbeitstätigkeiten immer zugleich eine gegenständliche (zum Arbeitsergebnis) und soziale Beziehung zum Ausdruck bringen, können wir davon ausgehen, daß sie praktisch "multipel motiviert" sind, d.h. gleichzeitig zwei oder mehreren Motiven entsprechen (Hacker 1986, S. 204 im Anschluß an Leontjew 1979, S. 192). Der Sozialpsychologe Wladimir Eliasberg (1966, S. 57; zuerst 1926) hat bereits Mitte der zwanziger Jahre zwischen sechs "Motivationsstufen wirklicher Arbeit" differenziert, durch die sich das Feld zwischen extrinsischer und intrinsischer Motivation typologisch ordnen läßt: "1. Der Zwang, 2. Die freiwillige rationale Einordnung, 3. Die übermäßige rationale Einordnung, 4. Die Hingabe (Spiel, Furcht, Ekstase), 5. Die Revolte, 6. Die Selbstbestimmung", bei der "die Arbeit ganz aus dem inneren Wesen der Persönlichkeit heraus, ihren Anlagen, ihrem Streben, geleistet wird". Auch wenn Eliasberg die moderne Erwerbsarbeit durch eine Vielheit von Motivationsstufen gekennzeichnet sieht (S. 61) und die "freiwillige rationale Einordnung" (ähnlich wie Max Weber die zweckrationalen Beweggründe des Handelns) für das moderne Arbeitsleben als bezeichnend betrachtet (S. 58), möchte ich stärker die Bedeutung der "übermäßigen rationalen Einordnung" und der "Hingabe" hervorheben, weil ich davon ausgehe, daß diese beiden Motivationsformen die Arbeits- und Leistungsmotivation der Fernfahrer in besonderer Weise charakterisieren. In beiden Motivationsformen kommt ein Übermaß an freiwilliger Leistungsorientierung und Hingabe an die Arbeitsaufgabe zum Ausdruck, so daß sich beide Motivations- "Stufen" lediglich darin zu unterscheiden scheinen, daß die eine auf einer "rationalen", während die andere auf einer eher affektiven Einordnung basiert.

Für Eliasberg beruht die "übermäßige rationale Einordnung" auf einem *Vertrauensverhältnis*, das dazu führt, daß "freiwillig mehr geleistet wird, als durch eine Dienstanweisung verlangt und durch den Lohn entgolten wird" (1966, S. 58). Allerdings scheint diese spezielle Form des Aufgehens in der Tätigkeit und der *nüchternen* "Hingabe an das Geschäft" aus Eliasbergs Sicht eher typisch zu sein für den Ehrgeiz, die Gewissenhaftigkeit und Sorgfalt von Angestellten (S. 59f.), während die *affektiv* gefärbte "Hingabe" eher vormoderne Motivationsformen zu kennzeichnen scheint (S. 60). Diesem Modernisierungsmythos möchte ich mich nicht anschließen. Im Gegenteil möchte ich zeigen, daß die Arbeitsleistung der Fernfahrer

auch heute noch auf einer affektiven Hingabe an ihren Beruf und ihre Arbeit beruht und sich nicht nur die Dienstleistung von Angestellten durch ein fundamentales Vertrauensverhältnis kennzeichnen läßt (zur Rolle des Vertrauensverhältnisses und des Verkennens des Lohnarbeitsverhältnisses bei Fernfahrern vgl. auch Ouellet 1987).

Meine These ist, daß sich die enorme Arbeits(zeit)leistung vieler Fernfahrer und die damit verbundene hohe Risikobereitschaft auf das besondere, arbeits- und berufskulturell gefärbte "*Verhältnis*" der Fahrer zu ihrer Arbeit und ihrem Beruf zurückführen läßt, wobei der Bewältigung der außergewöhnlichen Leistungsanforderungen und Risiken ein von sexuellen Männlichkeitsmythen durchdrungener, subjektiver und sozialer *Sinn* zukommt. Der an sich profanen Arbeitstätigkeit der Fernfahrer wird dabei innerhalb der persönlichen und sozialen Wertungs- und Klassifikationssysteme ihrer gemeinsamen Arbeits- und Berufskultur eine gegenüber "normalen" industriellen Arbeitstätigkeiten schon beinahe sakrale Bedeutung zugeschrieben. Außenstehenden, denen dieser (weitgehend unbewußte, gefühlsmäßige) "Glaube" an die Exklusivität dieser Arbeitstätigkeit fehlt, erscheint die Transportarbeit dagegen eher als ein obskures Objekt der Begierde.

Was hat die Arbeits- und Industriesoziologie bislang geleistet, um tiefer zu den Geheimnissen der *soziokulturellen Reproduktion riskanter Arbeitsleistungen*<sup>1</sup> vorzudringen, als Voraussetzung dafür, die "ob-scuren" Dimensionen der Arbeits- und Leistungsmotivation bei Fernfahrern aufzudecken?

In einem ersten Argumentationsschritt sollen zunächst Grenzen gängiger arbeits- und industriesoziologischer Motivationskonzepte aufgezeigt werden, die Arbeitsmotivation meist auf die Wirksamkeit äußerer Zwänge und Leistungsanreize oder auf die Verinnerlichung sozialer Werte und Normen in Form von moralischen Verpflichtungen zurückführen (Kapitel 4.1). Diese Einschränkung auf die motivierende Kraft von Peitsche, Zuckerbrot und Selbstverpflichtung muß überraschen, da Max Weber und Karl Marx als Klassiker arbeits- und industriesoziologischer Denkweisen offenbar über ein viel differenzierteres Verständnis verfügt haben, um die Motivation kapitalistisch organisierter Lohnarbeit begreifbar zu machen. Eine Skizzierung psychologischer Motivationskonzepte, in denen die Motivation in den Wechselbeziehungen von Person-Umwelt-Relationen lokalisiert wird und die Aufmerksamkeit der Motivationsforschung auf den

---

1 Im Unterschied zu arbeitspsychologischen Konzepten der "Anstrengungs-" bzw. "Antriebsregulation" (vgl. Hacker 1986, S. 176ff.; 1991, S. 50) muß sich ein soziologisches Konzept der sozialen Reproduktion von Arbeitsleistungen mit der gesellschaftlichen *Herausbildung* und *Reproduktion* kollektiver Wert- und Erwartungssysteme befassen und diese der Entstehung der individuellen Arbeits- und Leistungsmotivation zurechnen. "Adäquate" Motivationen sind eine entscheidende "subjektive" Voraussetzung der sozialen Reproduktion institutionalisierter Arbeitssysteme. Als ein soziokulturelles Phänomen unterliegt die Entstehung von Motivationen der sozialen Strukturierung in Form gesellschaftlicher Signifikations-, Herrschafts- und Legitimationsprozesse (vgl. Kapitel 3.3).

Bedeutungsgehalt von Handlungssituationen und auf die soziokulturellen Realisierungschancen verschiedener Handlungsweisen gelenkt wird, zeigt schließlich Anschlußmöglichkeiten für eine interdisziplinäre, psychosoziale Motivationskonzeption. Abschließend soll dann der soziologische Beitrag verdeutlicht werden, den das Habitus- Feld- Konzept von Pierre Bourdieu für ein Verständnis der soziokulturellen Motivation riskanter Arbeitsbedingungen leisten kann (Kap. 4.2).

#### **4.1 Zwischen Peitsche, Zuckerbrot und Selbstverpflichtung Grenzen gängiger Motivationskonzepte in der Arbeits- und Industriesoziologie**

Bei eingehender Betrachtung bieten gerade die wirtschafts- und industriesoziologischen Schriften von Max Weber (vgl. z.B. 1980, S. 60, 87; 1988, S. 23ff. über "subjektive Attitüden") eine wahre Fundgrube für die Untersuchung der Arbeits- und Leistungsmotivation. Auch die Kritik der politischen Ökonomie von Karl Marx (z.B. MEW 23, S. 193) hat mehr zur Lösung des Motivationsproblems beizutragen als die unsägliche Unterstellung einer "Gleichgültigkeit" des Arbeitenden gegenüber der konkreten Bestimmtheit seiner Arbeit (vgl. Marx 1974, S. 204). Dennoch wird die "Entdeckung" der psychosozialen Motivierbarkeit von Arbeitsleistungen innerhalb der Industriesoziologie meist zurückgeführt auf die *sozialpsychologisch* ausgerichtete Human- Relations- Bewegung im Anschluß an die Hawthorne- Studien, in denen die Arbeitsleistung als Ausdruck sozialer Verhaltensweisen betrachtet wird, die von den einzelnen Arbeitskräften aufgrund der Leistungsnormen informeller Gruppen erwartet wird (vgl. hierzu Roethlisberger 1966, S. 109ff.). Neben der Herausbildung sozialer Normen oder Konventionen innerhalb der Interaktionssysteme informeller Arbeitsgruppen sind auch in der Rollentheorie *normativistische* Motivationskonzepte im Anschluß an Parsons Modell sozialer Ordnung entwickelt worden. Das eingeschränkte Subjektmodell der herkömmlichen Rollentheorie konnte allerdings nicht so recht überzeugen (vgl. z.B. die Kritik von Krappmann 1976). Der kritische Punkt normativer Motivationskonzepte scheint vor allem darin zu liegen, daß soziokulturelle Signifikationen auf Legitimierungsprozesse eingeengt werden und ihnen außerhalb der "Verinnerlichung" arbeits- und berufsrollenbezogener Normen und Werte zu "inneren", moralischen *Verpflichtungen* keine eigenständige motivationale Bedeutung zuerkannt wird. Gerade die für die Arbeits- und Leistungsmotivation fundamentale Verbindung zwischen gesellschaftlichen Sinnbildungs-, Herrschafts- und Legitimierungsprozessen ist aber in Parsons Konzept einer normativ integrierten Sozialordnung nicht angemessen erfaßt worden (vgl. Kapitel 3.3).

Die bundesdeutsche Industriesoziologie hat - von Ausnahmen abgesehen - bis in die achtziger Jahre hinein Fragen der Arbeits- und Leistungsmotivation ent-

weder völlig ignoriert, grob vereinfacht den beiden Rubriken "Zuckerbrot" und "Peitsche" zugeordnet<sup>2</sup> oder aber unter dem Etikett "Zufriedenheit" und "Einstellung" an die Sozialpsychologie weiterverwiesen.<sup>3</sup> Diese Umgangsweise mag nicht besonders überraschen, wenn man die Schwierigkeiten der Industriesoziologie mit einer angemessenen Konzeption menschlicher Subjektivität bedenkt (vgl. z.B. die Kritik von Knapp 1981 oder von Voß 1984) und berücksichtigt, daß der Motivationsbegriff doch in irgendeiner Weise auf *subjektive* Leistungen verweist, sich auf eine grundsätzlich geforderte, der jeweiligen Situation angemessene Art und Weise in gesellschaftliche Arbeitsprozesse aktiv "einzubringen".

Aber auch die wenigen industriesoziologischen Ausnahmen, die sich eingehender mit der Arbeits- und Leistungsmotivation befaßt haben, können sich Motivationen offenbar nicht anders als über eine direkte Bezugnahme auf *normative* Orientierungen vorstellen: So wird die Verinnerlichung sozialer Normen sowohl in der sozialpsychologischen Tradition der Hawthorne-Studien (soziale Leistungsnormen der Arbeitsgruppe) als auch in eher "industriesoziologisch" ausgerichteten Varianten<sup>4</sup> als das fehlende "innere" oder "subjektive" Bindeglied zwischen den objektiven Arbeitsanforderungen und der menschlichen Arbeitsleistung begriffen. Im Anschluß an die Studie über "Leistungsprinzip und

---

2 Vgl. z.B. die Kritik der "carrot and stick hypothesis" bei Brown (zitiert nach Dahrendorf 1962, S. 114). An der soziologischen Vorstellung, daß die Arbeit maßgeblich entweder durch positive Lohnanreize oder durch die Strafe der Erwerbslosigkeit "motiviert" ist, hat das klassische Menschenbild des *homo oeconomicus* mitgewirkt, das sich sowohl in dem tayloristischen "Pensumsystem" als auch in der Marxschen These von der "Gleichgültigkeit" gegenüber den kapitalistischen Formen der Lohnarbeit wiederfindet. Max Weber hat gezeigt, daß die "Arbeitswilligkeit" in der kapitalistischen Erwerbsordnung zwar "*primär*" durch "Akkordlohnchancen" und "Kündigungsgefahr" bedingt sei (1980, S. 87), allerdings nicht, ohne zugleich auf *andere* Motivationsformen hinzuweisen (ebd., S. 60) und in seinen religionssoziologischen Schriften danach zu fragen, wieso überhaupt jemand dazu motiviert ist, ökonomische Belohnungen als reizvoll und Entlassungen als negativ zu *bewerten*. Erst die (stärker auf menschliche Subjekte hin orientierte) Betrachtung von Sozialisationsabläufen hat die arbeits- und industriesoziologische Sensibilität für derartige "Sinnzusammenhänge" verbessert (vgl. z.B. die Behandlung von Motivationsfragen bei Neuloh 1973, S. 141ff. sowie bei Schumm 1983).

3 Als Beispiel für die Behandlungsweise der Motivationsfrage kann der Überblicksartikel von Burkhart Lutz und Gert Schmidt im "Handbuch der empirischen Sozialforschung" dienen, in dem Arbeitsmotivation als eine sozialpsychologische Fragestellung behandelt wird, die an den Human-Relations-Ansatz der Erforschung von Arbeitseinstellungen und Arbeitszufriedenheit anschließt (vgl. 1977, S. 200; vgl. auch Dahrendorf 1962, S. 113f., der sich ebenfalls nur auf eine unsystematische Weise mit dem Problem der Motivation beschäftigt).

4 Ich denke hierbei z.B. an Otto Neuloh (1973, S. 141, 177), der die "Übernahme von Wertvorstellungen als letzten Motivationen sozialen Handelns" anführt und damit offenbar etwas geheimnisvoll an Parsons (1975, S. 18, 20) Mysterium der "Verpflichtungen" gegenüber den in "letzten Realitäten" verankerten Werten anknüpft.

industrielle Arbeit" von Claus Offe (1970) und an industriesoziologische Forschungsarbeiten aus dem Soziologischen Forschungsinstitut in Göttingen wird *Arbeitsmotivation* als eine Bereitschaft definiert, "unter den Bedingungen von privatwirtschaftlicher Produktion konkret nützliche Arbeit zu leisten" (Mickler et al. 1977, S. 29; vgl. auch Schumm 1983, S. 256 sowie Rammert 1983, S. 55ff.).

Anders als Max Weber (1968, S. 334ff.), der normative Orientierungen nach den Maximen von "Sittlichkeit", "Zweckmäßigkeit" und "Rechtlichkeit" (mit verpflichtendem Charakter) unterschieden hat, ist das industriesoziologische Normenkonzept lediglich auf eine "normative Selbstverpflichtung der arbeitenden Individuen" (Offe) aufgebaut. Grenzen normativistischer Motivationskonzepte deuten sich beispielsweise bei Wilhelm Schumm (1983, S. 255ff.) in der Unterscheidung verschiedener Arten *normativer* Arbeits- und Qualifikationsanforderungen an, die sich ohne weiteres den drei Strukturierungsprinzipien Legitimation, Herrschaft und Signifikation zuordnen lassen: (1) "Allgemeine Arbeitstugenden wie Fleiß, Pünktlichkeit, Sparsamkeit und Vorsicht sowie Anforderungen an die Qualität der Arbeitsausführung" (im Sinne der "regulativen Normen" bei Offe), (2) "Normen, die eine allgemeine Folgebereitschaft gegenüber sozialer Herrschaft sichern sollen" (im Sinne von "Kontrollnormen") und (3) "Anerkennung von *gesellschaftlichen Normen*", die "im Sinne *sozialer Deutungen* aus gesellschaftlich verfügbaren Interpretationen übernommen und auf die eigene Situation angewandt" werden. Auch der Übergang von der Frage nach dem Gewicht der inneren Selbstverpflichtung zu Fragen des *Inhaltes* und der möglichen *Ambivalenz* innerer Kontrollen (S. 256) sowie die Auffassung, daß sich zugleich Momente der *Anpassungsbereitschaft* und solche des *eigenständigen Handelns* in der "*Ambivalenz normativer Qualifikationen*" finden lassen, zeigt, daß sich Arbeitsmotivationen mit normativen Konzepten nur begrenzt begreifen lassen.

Otfried Mickler, Eckhard Dittrich und Uwe Neumann (1976, S. 385, 396 Anm. 55 sowie 523f.) verstehen die "*Anforderungen an Arbeitsmotivationen*" - im Anschluß an eine Soziologisierung des arbeitspsychologischen Motivationskonzeptes von Winfried Hacker ("*Antriebsregulation*") - "im Sinne von arbeitsrelevanten Antriebskräften, die im Arbeitsprozeß selbständiges Handeln im Rahmen der über den Arbeitsprozeß vermittelten betrieblichen Normen bedingen". Der Zusammenhang zwischen objektiven betrieblichen Anforderungen und subjektiven Motivationen wird auch hier immer noch als den Arbeitssubjekten *äußerlich* behandelt, und zwar als ein überwiegend technisdeterministischer Wirkungszusammenhang zwischen objektiven Anforderungen und "geforderten Arbeitsmotivationen".

"In Abhängigkeit von der konkreten Struktur des Produktionsprozesses (...) werden die vom Betrieb an die Ausführung der Arbeit gestellten Anforderungen variieren und zu Verschiebungen in den geforderten Arbeitsmotivationen nach Art und Intensität führen" (Mickler et al.

1976, S. 396 Anm. 56). Mickler u.a. differenzieren "arbeitsmotivationale Anforderungen" nach der Einhaltung von Qualitätsnormen und technischen Normen, der Erhaltung des Arbeitsmittels sowie der Einhaltung von Organisationsnormen, die sich aus der Zeit- und Aufgabenstruktur des Produktionsprozesses ergeben (vgl. S. 523f.).

Die bloße Ergänzung "äußerer" Stimulierungs- und Kontrollformen durch die Annahme einer aus der Verinnerlichung normativer Anforderungen resultierenden "inneren Selbstverpflichtung" kann nicht befriedigen, solange die normativen und motivationalen Qualifikationsanforderungen lediglich aus den objektiven Anforderungsstrukturen des Produktionsprozesses *abgeleitet* und - sofern die Arbeitsleistungen angemessen sind - auf der motivationalen Seite als existierend *unterstellt* werden.<sup>5</sup>

Wie aber ist der Zusammenhang zwischen Anforderungen und Motivationen zu begreifen, wenn man nicht einfach davon ausgehen möchte, daß die objektiven Anforderungen des Arbeitssystems wie selbstverständlich durch entsprechend strukturierte subjektive Motivationen erfüllt werden? Die *Soziogenese* der Herausbildung adäquater normativer und motivationaler Qualifikationen sowie die *Prozesse der gegenseitigen Abstimmung*<sup>6</sup> zwischen den objektiven Anforderungen eines bestimmten Arbeitsfeldes und den subjektiven Leistungen der für dieses Arbeitsfeld überhaupt *in Frage kommenden* Arbeitskräfte läßt sich über die simple Ableitung normativer Arbeits- und Qualifikationsanforderungen nicht erschließen (vgl. auch Kapitel 3 über die Vorzüge eines "subjektorientierten" Forschungsansatzes). Für das Problemfeld der Entstehung, Veränderung und Reproduktion der Arbeits- und Leistungsmotivation aber hat sich die Industrie- und Arbeitssoziologie meist als nicht zuständig gefühlt.

Die üblichen Antworten der Arbeits- und Industrie- und Arbeitssoziologie auf die eigentlich paradoxe Frage nach der Motivation *riskanter* Arbeitsleistungen haben somit außer den wenig originellen Verweisen auf äußere Anreize und Zwänge - also auf "Zuckerbrot und Peitsche" - und auf eine irgendwie wirksame Mischung aus "freiwilliger" Leistungsbereitschaft und einem eigentlich äußeren, aber in Form von normativen Orientierungen "verinnerlichten", sich selbst verpflichtenden "Zwang" - nur wenig Erhellendes zur Frage der Arbeits- und Leistungsmotivation beigetragen. Weder der äußere, physische oder ökonomische *Zwang*, noch ökonomische *Anreize* (Leistungslohn, Prämien) oder eine wie auch immer aus gesellschaftlichen Normen abgeleitete moralische (Selbst-) *Verpflichtung* schei-

---

5 Wir haben es hier mit einer zirkulären Form der Argumentation zu tun, die das als gegeben voraussetzt, was eigentlich erst zu erklären ist: die Entstehung und Wirkungsweise von Arbeits- und Leistungsmotivation.

6 Solche Abstimmungsprozesse erfolgen beispielsweise über die durch "sozialen Sinn" vermittelte, subjektive Bewertungs- und Entscheidungsbildung innerhalb von Bildungs- und Berufswahlen, Bewerbungsstrategien, Motivierungsprozessen im Arbeitsalltag etc.

nen aber auszureichen, um die außergewöhnliche Leistungsbereitschaft der Fernfahrer zu erklären. Gewiß, die Annahme an sich ist wohl unbestreitbar, daß die grundsätzliche Arbeitswilligkeit in der kapitalistischen Erwerbsordnung "primär" durch (Akkord-)Lohnchancen und Kündigungsgefahr bedingt ist, im wesentlichen also auf einem zweckrationalen Eigeninteresse<sup>7</sup> am Arbeitserfolg und der Vermeidung drohender Erwerbslosigkeit bei ungenügenden Arbeitsleistungen beruht (Max Weber 1980, S. 86f.). Gleichzeitig ist die Wirksamkeit von Zuckerbrot und Peitsche aber an die Voraussetzung gebunden, daß die Arbeitenden überhaupt das süße Brot begehren und die Peitsche zu fürchten haben, weil ihre Leistungsverweigerung zum Beispiel offen sichtbar und prinzipiell sanktionierbar ist.

Genau diese Voraussetzungen sind im Straßengüterfernverkehr aber nicht ohne weiteres gegeben. Zwar wird dem Gewerbe grundsätzlich ein Konkurrenzkampf mit harten Bandagen nachgesagt, dessen negative Folgen in erster Linie jene zu tragen haben, die aufgrund ihrer ökonomischen Zwangslage auf dem Arbeits- oder Transportmarkt eine schwächere Position innehaben. Zugleich gestaltet sich die unmittelbare *Leistungskontrolle* des Arbeitsprozesses der Fernfahrer aber als außerordentlich schwierig: Einerseits aufgrund der prinzipiellen "Unbestimmtheit des Arbeitsvertrages" (Offe u. Hinrichs 1984, S. 57)<sup>8</sup>, andererseits aber vor allem wegen der unberechenbaren *Ungewißheiten* und *Kontingenzen*, unter denen der Transportvorgang im Straßengüterfernverkehr abläuft.

"Diese eigentümliche Unbestimmtheit des Arbeitsvertrages hinsichtlich der Art und Menge der vom Arbeitnehmer zu erbringenden Leistungen hängt nicht nur von der unvollständigen Voraussagbarkeit des im betrieblichen Produktionsprozeß anfallenden konkreten Leistungsbedarfs zusammen; sie hängt auch damit zusammen, daß eine detaillierte rechtliche Spezifizierung der Leistung des Arbeitnehmers selbst bei gleichförmig-routinisierten betrieblichen Arbeitsvollzügen faktisch gar nicht durchzusetzen wäre. (...) Der Gebrauchswert, den ein Betrieb aus der Arbeitskraft zieht, ist quantitativ und qualitativ an die Subjektivität des Arbei-

---

7 Als äußerst zählebig haben sich instrumentalistische Motivationsmodelle in der Industrie-  
soziologie erwiesen, die eine am Typus "selbstentfremdeter" Fließbandarbeit (in der Auto-  
mobilindustrie) entwickelte extrinsische Motivierung unterstellt haben, nach der die  
Arbeitskräfte auf der Grundlage "instrumenteller" Arbeitseinstellungen mit ihrer Erwerbs-  
tätigkeit zwar bedeutungsvolle Zwecke verfolgten, diese aber ausschließlich als außerhalb  
ihrer Arbeitstätigkeit liegend betrachten (vgl. Goldthorpe 1972, zuerst 1966; kritisch hierzu:  
Knapp 1981).

8 Der Gedanke, daß der formale Arbeitsvertrag hinsichtlich der Intensität von Arbeitsleistun-  
gen und Anstrengungen unvollständig und unbestimmt ist, geht wohl auf Baldamus (Effi-  
ciency and Effort, London 1961, S. 90) zurück, ist aber schon bei Eliasberg (1966, S. 58;  
zuerst 1926) unter dem Stichwort "freiwillige Mehrleistung" zu finden. In der Industrie-  
soziologie (vgl. z.B. Lappe 1986, Seltz et al. 1986; Hildebrandt/Seltz 1987) sind die  
Kontrollchancen des betrieblichen Managements vor allem im Anschluß an eine "arbeits-  
politisch" orientierte Rezeption der "Labour- Process- Debate" thematisiert worden, die im  
angelsächsischen Sprachraum gegen Ende der siebziger Jahre begonnen wurde.

tenden, an seinen Arbeitswillen, seine Arbeitsbereitschaft usw. gebunden, und Art und Menge der Leistungshergabe des Arbeitnehmers als des Partners des Arbeitsvertrages sind daher rechtlich nicht in der Weise zu normieren, wie man etwa die Leistungswerte einer Maschine spezifizieren und zum Gegenstand von Kaufverträgen machen kann" (Offe/Hinrichs 1984, S. 57).

Die Arbeitstätigkeiten der Fahrer erfordern ein hohes Maß an eigenen Dispositionen, sobald sie das Firmengelände verlassen und "auf Achse" sind. Der formalen Autorität ihrer Vorgesetzten sind durch die "Ungewißheitszonen" (Crozier u. Friedberg) ihres vorab nur schwer kalkulierbaren Arbeitsablaufs derzeit noch relativ enge Grenzen gesetzt, die sich im wesentlichen auf die grobe Touren- und Termindisposition sowie auf die verabredete zwischenzeitliche Meldepflicht beschränken.<sup>9</sup> Mangels permanenter Überwachungs- und Kontrollchancen ist das Transportmanagement somit auf eine wirksame Selbstkontrolle und Eigendisziplinierung der Fahrer angewiesen. Umso erstaunlicher ist es, daß die Fahrer offenbar ihre Dispositionschancen nicht stärker innerhalb des *effort bargainings* zur Verbesserung ihrer Arbeitsbedingungen nutzen, im Gegenteil sogar eher den Eindruck vermitteln, daß ihre Vorstellungen darüber, was als "angemessener" Arbeitsaufwand zu gelten hat, sie sogar davon abzuhalten scheint, eine verhandlungswirksame Leistungszurückhaltung - das sogenannte "Bremsen" - zu praktizieren.

Auch die Nutzung des "primären Machtgefälles" auf dem Arbeitsmarkt läßt sich nicht beliebig als ein Disziplinierungsmittel einsetzen, geschweige denn als Instrument der Arbeitsmotivierung verwenden, da die Drohung mit Entlassung allenfalls beeinflussen kann, *ob* überhaupt gearbeitet wird, während sie für die feinsinnigere Frage, *wie* und *wieviel* im einzelnen gearbeitet wird, als viel zu grobmaschig wirkt. Selbst die vielbeschworene Motivierungskraft materieller Anreize durch entsprechende leistungsbezogene Entlohnungsformen scheint sich nicht unbedingt und unter allen Umständen auszuzahlen, wenn man an die Verbreitung verschiedenartiger Lohnformen innerhalb des Gütertransportgewerbes denkt und die recht häufig bestehenden Diskrepanzen zwischen der tatsächlich geleisteten und der durch den Pauschalloon vergüteten Arbeitszeit berücksichtigt (vgl. Kapitel 4.2).

Demgegenüber lassen die geringen Automatisierungsmöglichkeiten der Transportarbeit - im Vergleich zu rasanten technologischen Entwicklungen im industriellen Fertigungsbereich - eine intensivere Nutzung der Arbeitskraft selbst als das vorrangige Instrument zur Steigerung der Arbeitsproduktivität erwarten, was

---

9 Wie generell wird auch hier in pessimistischen Szenarien über die Informatisierung der Arbeitsprozesse eine Verbesserung der Kontrollchancen auf seiten der stationären Touren disposition und eine Verdichtung der Leistungsanforderungen an die Fahrer erwartet (vgl. Kapitel 7 2.3.2 und 5.3).

letztlich zu einer Verdichtung der Arbeitsanforderungen bei einem ohnehin bereits ausgedehnten Arbeitszeitvolumen führt. Die "ökonomischen" und "stofflichen" Bedingungen, unter denen der Straßengüterferntransport in der Bundesrepublik in den letzten Jahrzehnten geleistet worden ist, lassen die hochgradige Gefährdung der Fernfahrer als eine "sinnvolle" und realisierbare arbeits- und leistungspolitische "Option" erscheinen. Aufgrund der in der Vergangenheit vorwiegend staatlich regulierten "Ordnung" des Straßengüterfernverkehrs (verbindliche Transporttarife, Kontingentierung der Fernverkehrsgenehmigungen, Kabotage-Verbot etc.) und der über einen langen Zeitraum nur wenig dramatischen Entwicklung technischer und organisatorischer Rationalisierungsabläufe wurde die "regulierte" Konkurrenz der Transportunternehmen bislang in erster Linie über leistungspolitische Anforderungen an die Fernfahrer ausgetragen. Da sich Konkurrenzvorteile nicht über die Preisgestaltung erringen lassen, sind sie in erster Linie nur über eine entsprechende *Mehrleistung* der Fahrer realisierbar (z.B. Tempo, Pünktlichkeit und Zuverlässigkeit der Lieferung, "Nachtsprung", Lade- und Zusatzleistungen, versteckte zusätzliche Serviceleistungen).<sup>10</sup>

Die Abwälzung der ökonomischen Risiken der Transportunternehmen auf die Leistungsanforderungen ihrer Fahrer muß solange als ein "sinnvolles" arbeitspolitisches "Transportkonzept"<sup>11</sup> erscheinen, als die Rekrutierung leistungswilliger Nachwuchskräfte gesichert erscheint und die soziale "Verantwortung" für den überwiegenden Teil der negativen Folgen überhöhter Leistungsansprüche (ermüdungsbedingte Unfälle, arbeitsbedingte Erkrankungen, vorzeitige Verrentung etc.) "externalisierbar" bleibt, d.h. dem wohlfahrtsstaatlichen System

---

10 Mit dem Einsatz elektronischer Informations- und Kommunikationssysteme in den Transportunternehmen sind prinzipiell völlig neue Dienstleistungen möglich, die den Arbeitsprozeß der Fahrer transparenter gestalten und der Disposition eine stärkere Kontrolle ermöglicht, z.B. die permanente Sendungsverfolgung für die eigene Disposition und für den Kunden ("tracking and tracing"), sehr kurzfristige Umdisponierungen, Optimierung von Ladekapazitäten durch Verringerung von Leerfahrten. Inwieweit sich die informationstechnischen Kontrollmöglichkeiten auch in der Arbeitspraxis ohne einschneidende Motivationsverluste der Fahrer *realisieren* lassen, bleibt eine heute noch weitgehend offene Frage (vgl. Kapitel 2.3.2).

11 "Transportkonzepte" können als Teil eines umfassenden "Verwertungskonzepts des Einzelkapitals" begriffen werden, in denen die ökonomischen, arbeits- und leistungspolitischen etc. Ziele in einer für das Transportgewerbe typischen Weise in Transportprozesse *umgesetzt* werden. In Anlehnung an den Begriff der Produktionskonzepte (vgl. z.B. Schumann und Wittemann 1985, S. 37) wird hier allerdings *nicht* von den "stofflichen Besonderheiten" des Produktionsprozesses abgesehen und auch kein emphatischer Anspruch erhoben, die künftigen Pfade industriegesellschaftlicher Entwicklung ausmachen zu wollen. Mangels detaillierter Untersuchung betrieblicher "Strategien" repräsentiert der Begriff der Transportkonzepte eher eine Verlegenheitslösung als ein empirisch fundiertes Modell.

sozialer Sicherheit zugewiesen werden kann. Da sich die leistungssteigernden Effekte großindustrieller Produktionsorganisation bei der Transporttätigkeit nicht nutzen lassen und auch eine technische Rhythmisierung des Arbeitstaktes als ein *bewegendes* Moment in der Arbeitstätigkeit von Fernfahrern nicht in Frage kommt, muß eine Verdichtung der Arbeitsleistungen somit in erster Linie über eine entsprechende *Motivierung* der Fahrer realisiert werden.

Wenn sich die spezifische, kapitalistische "Existenzweise" der Transportwirtschaft, vor allem vermittelt über Güter- und Arbeitsmärkte als eine zeitlich und räumlich stabile, vom Wollen einzelner unabhängige "Institution" darstellt, welcher subjektive *Sinn* (im Sinne von "Motivation") ist dann mit den institutionalisierten Risiken und Gefährdungen verbunden? Welche Bedeutung haben riskante Arbeitsleistungen und die mit ihnen verbundenen Gefahren für die Fernfahrer?

Arbeits- und berufsbedingte Risiken lassen sich nur dann durch entsprechende Vorstellungen und Praktiken reproduzieren, wenn genügend Fahrer rekrutierbar sind, die sich auf die geforderte Weise gefährden lassen und auch selbst gefährden. Mit arbeitsbedingten Risiken muß somit auch ein Mindestmaß an "subjektiv gemeintem Sinn" verbunden sein, damit die Berufs- und Arbeitstätigkeit von Fernfahrern trotz erkennbarer Risiken als "motiviert" erscheint. Daß die Fernfahrerei hohe Arbeitsleistungen erfordert und gesundheitliche Risiken enthält, wird von den Fahrern und denen, die sich als Fernfahrer berufen fühlen und sich und ihrem Beruf treu bleiben, wie selbstverständlich erwartet. Gestützt durch eine entsprechende berufliche Mythologie werden die hohen Leistungen offenbar von vielen Fahrern als ein notwendiges Übel für die angenehmen Seiten der relativ "selbständigen" Arbeitsweise hingenommen, die das Fernfahren gegenüber der Arbeit in der industriellen Normalität der Fabrik auszuzeichnen scheint.

Wie lassen sich nun die Grenzen der gängigen arbeits- und industriesoziologischen Motivationsvorstellungen überwinden? Schon Max Weber (1980, S. 87) hat auf die motivationale Bedeutung aufmerksam gemacht, die in der besonderen Qualität der geleisteten Arbeit steckt. Wegen der *Besonderheiten* der von den Fernfahrern geleisteten Transportarbeit bestehen hier gute Chancen, daß ihre Arbeitstätigkeit über die übliche *zweckrationale* Motivation hinaus auch dadurch motiviert ist, daß der individuelle *Leistungserfolg* den Fahrern aufgrund ihrer relativ hohen *Leistungsspezifikation*<sup>12</sup> sichtbar vor Augen liegt (*affektuelle* Arbeitswilligkeit). Zumindest innerhalb der Arbeits- und Berufskultur der Fernfahrer scheint die Transportarbeit darüber hinaus "als solche" eine gegenüber der

---

12 Unter "*Leistungsspezifizierung*" versteht Weber eine besondere Leistung, die sich über das Endergebnis von anderen Leistungsformen dadurch unterscheidet, daß die verschiedenartigen erforderlichen Einzelleistungen von nur einem Leistungsträger vollzogen werden (1980, S. 65).

Fabrikarbeit vergleichsweise hohe soziale Wertung zu genießen (*wertrationale* Arbeitswilligkeit). Schließlich bedeutet "die (und sei es noch so formale) *Eigenverfügung* über den Arbeitshergang (...) eine der stärksten Quellen schrankenloser Arbeitsneigung", vor allem, wenn sie einhergeht mit der tatsächlichen (bei selbstfahrenden Unternehmern) oder der (bei lohnabhängigen "Truckern") nur glaubwürdig vorgestellten "*Appropriation*" der Transportmittel.<sup>13</sup> Nach den drei entscheidenden "Erwerbsklassen" sortiert, präsentiert sich die Leistungsmotivation bei Weber als ein Ensemble verschiedenartiger "Antriebe".

"Entscheidender Antrieb für alles Wirtschaftshandeln ist unter verkehrswirtschaftlichen Bedingungen normalerweise 1. für die Nichtbesitzenden: a) der Zwang des Risikos völliger Unversorgtheit für sich selbst *und* für diejenigen persönlichen 'Angehörigen' (Kinder, Frauen, eventuell Eltern), deren Versorgung der Einzelne typisch übernimmt, b) - in verschiedenem Maß - auch innere Eingestelltheit auf die wirtschaftliche Erwerbsarbeit als Lebensform, - 2. für die durch Besitzausstattung oder (besitzbedingte) bevorzugte Erziehungsausstattung tatsächlich Privilegierten: a) Chancen bevorzugter Erwerbseinkünfte, b) Ehrgeiz, c) die Wertung der bevorzugten (geistigen, künstlerischen, technisch fachgelernten) Arbeit als 'Beruf', - 3. für die an den Chancen von Erwerbsunternehmungen Beteiligten: a) eigenes Kapitalrisiko und eigene Gewinnchancen in Verbindung mit b) der 'berufsmäßigen' Eingestelltheit auf rationalen Erwerb als ") 'Bewährung' der eigenen Leistung und \$) Form autonomen Schaltens über die von den eigenen Anordnungen abhängigen Menschen, daneben () über kultur- und lebenswichtige Versorgungschancen einer unbestimmten Vielheit: *Macht*" (Weber 1980, S. 60).

Wenn man Max Webers "Œuvre", einem Bonmot von Jürgen Kocka folgend, als einen "Steinbruch von Anregungen und Einsichten" betrachtet, so sind Webers industriesoziologische Schriften bislang weitgehend unberührtes Felsgestein geblieben, da sie von der modernen Industriesoziologie lange Zeit hindurch schlichtweg vergessen worden sind und erst gegen Ende der siebziger Jahre "wiederentdeckt" wurden (vgl. z.B. Gert Schmidt 1980). So ist es kein Wunder, daß die sozialökologische Denkweise Max Webers bislang in der Arbeits- und Industriesoziologie kaum Fuß fassen konnte, obwohl sie attraktive Alternativen für festgefahrene soziologische Sichtweisen auf die industrielle Wirklichkeit bietet.

"Weiterhin aber kämen selbstverständlich ganz ebenso die Erfahrungen und die subjektive Attitüde der Arbeiter selbst in Betracht. Diese ist selbstverständlich in weitestem Umfang durch rationale Momente bestimmt: Verschiedenheit der Löhne, der Bequemlichkeit der Arbeit usw. (...) Auch die Attitüde der Arbeiter zum Arbeitswechsel, rein als solchem (...), ist aber natürlich weitgehend durch rationale ökonomische Ergänzungen determiniert. (...) Allein neben

---

13 Die "motivierende" Wirkung der Aneignung von Transportmitteln läßt sich z.B. bei den "selbständigen" Subunternehmern im Straßengütertransportgewerbe zeigen, die häufig als bloße Frachtführer auch weiterhin von "ihrer" Spedition abhängig bleiben, aber als "owner operator" auf eigene Rechnung fahren (müssen) und aus dem kollektiven Minimalschutzsystem des Lohnarbeiterverhältnisses ausgeschlossen sind.

diesen und vielen ähnlichen, in ihrer Tragweite eingehend zu studierenden, Fällen, wo ökonomische *Zweckerwägungen* das Verhalten der Arbeiter determinieren, gibt es zahlreiche andere, wo ihr Verhalten durch solche *nicht* eindeutig bestimmt zu sein, zuweilen diesen Motiven sogar zuwiderzulaufen scheint. (...)

Möglich erscheint in solchen und vielen ähnlichen Fällen stets, daß überhaupt rein psychophysische Ueberlegungen eine eindeutige Antwort nicht gestatten würden, da die mitspielenden Motive vielfach zu komplex sind. (...) Im ganzen wird sich der Bearbeiter fast überall da, wo er Veranlassung hat, Unterschiede in den allgemeinen 'seelischen' Qualitäten der Arbeiter je nach ihrer Beschäftigungsart und Provenienz zu schildern, also Unterschiede ihres 'Charakters', 'Temperaments', ihres 'intellektuellen' und 'sittlichen' Habitus: - Dinge, welche auf die Qualifikation zu den einzelnen Arten der Industriearbeit ganz ohne Zweifel oft von bedeutendem, zuweilen von entscheidendem Einfluß sind - , bei dem heutigen Stand der psychologischen Arbeit noch ziemlich häufig auf sich selbst angewiesen sehen. (...) Dem Bearbeiter kann daher nur angeraten werden, die *Aeußerungsform* der 'Charakterunterschiede', soweit solche wirklich unzweideutig vorliegen: die im äußeren Verhalten zu beobachtenden Differenzen der Reaktionsweise der Individuen also, woran er jene Unterschiede zu *erkennen* glaubt, möglichst konkret und genau zu beobachten und so einfach und gemeinverständlich wie möglich in der Alltagssprache zu beschreiben" (Weber 1988b, S. 23- 26).

Dieser Auszug aus den methodologischen Vorschlägen, die Max Weber 1908 für die empirische Industrieforschung des Vereins für Sozialpolitik entwickelt hat, erscheint mir als richtungsweisend für ein soziologisches Konzept der *soziokulturellen Reproduktion von Arbeitsleistungen*. Am Beispiel der Arbeitsplatzmobilität ("Arbeitswechsel") entwickelt Weber hier Ansatzpunkte für eine *soziologische* Motivationstheorie, die über das unbekanntes Terrain psychophysischer Abläufe hinaus *Motivation* als einen psychosozialen Vorgang begreift, der in die sozialökologischen Subjekt- Objekt- Beziehungen eingebunden ist. Als ein "Sinnzusammenhang", der den Handelnden selbst (oder Beobachtern) "als sinnhafter 'Grund' eines Verhaltens erscheint" (Weber 1980, S. 5), lassen sich die "*Motive*" des arbeits- und berufsbezogenen Handelns einerseits in Form subjektiver Erfahrungen und "Einstellungen" ("Attitüden") der "Arbeiter" zu ihrer Arbeit ausmachen, andererseits in den kollektiven Unterschieden der besonderen "Eigenart" ("Charakter") der betreffenden Arbeitskräfte finden, die aus der jeweiligen Art der industriellen Arbeit und der soziokulturellen Provenienz resultiert.

Der Einstellungsbegriff und die Vorstellung, daß in *subjektiven Beziehungen zur Arbeit* ein sozialer Sinnzusammenhang zum Ausdruck kommt, scheinen dafür geeignet zu sein, psychologische und soziologische Motivationskonzepte einander näher zu bringen. So versteht der Dresdner Arbeitspsychologe Winfried Hacker unter "Arbeitseinstellungen" einen "relativ stabilen Komplex von Motiven" (1986, S. 189; vgl. S. 204: "habitualisierte Motivierung für Arbeitstätigkeiten"). Das soziologische Konzept "Verhältnis zur Arbeit" ist aber ebenso wie die (sozial)psychologische Konzeption der "Einstellung" (zur Arbeit) erläuterungsbedürftig, da sie aufgrund ihrer unangemessenen Verwendung innerhalb der

marxistisch-leninistischen Arbeitssoziologie, der objektivistisch orientierten Industriosozologie und der Arbeitszufriedenheitsforschung erheblich vorbelastet sind. Die vielschichtigen, subjektiven und kollektiven Beziehungen zur Erwerbsarbeit lassen sich durch oberflächliche Meinungs- und Einstellungsbilder nicht befriedigend beschreiben, da industriosozologische Ansätze der "instrumentellen" Arbeitseinstellung<sup>14</sup> ebenso wie die zahlreichen Umfragen zur Entwicklung von "Arbeitszufriedenheit"<sup>15</sup> letztlich eher zu einer Verdunklung der Problemstellung beigetragen haben. Das Verhältnis zur Arbeit läßt sich ebensowenig aus den Produktionsverhältnissen und dem damit verbundenen, imaginären "objektiven" (Lohnarbeits-) "Charakter" der Arbeit einfach "ableiten", wie dies von der marxistischen-leninistischen Arbeitssoziologie immer wieder behauptet worden ist (vgl. z.B. Stollberg 1977a, S. 698ff.)<sup>16</sup>.

Im Anschluß an den Einstellungsbegriff, der von D.N. Uznadze in der "Georgischen Schule" der sowjetischen Psychologie begründet worden ist, lassen sich "*Einstellungen*" unter dem Aspekt der Organisiertheit von Person-Umwelt-Beziehungen begreifen (vgl. auch Kapitel 4.2). Einstellungen sind danach Ausdruck eines zweckmäßigen Anpassungsverhaltens des Individuums an die Bedingungen seiner Umwelt, eine Art "Eingestelltsein" (russ.: ustanovka; vgl. Vorweg 1976, S. 9) auf die typischen Umweltbedingungen, etwa im Sinne einer "Konditionierung" für das "Erkennen" spezifischer äußerer Reize (Bourdieu 1987, S. 99), eine Art Geschmack oder Neigung ("Disposition"), allerdings: auf einer "Entwicklungsstufe des Psychischen, die dem Bewußtsein vorausgeht und an der das Bewußtsein noch gar nicht beteiligt ist" (Uznadze [1961], zitiert nach Prangišvili 1976a, S. 16).

---

14 Vgl. die Kritik von Gudrun-Axeli Knapp (1981) am "Instrumentalismus"-Konzept in der Industriosozologie.

15 Vgl. z.B. die sozialpsychologisch begründete Kritik an der Messung von Arbeitszufriedenheit bei Ute Volmerg (1978, S. 151ff.) und die Kritik von Hartwig Berger (1974, S. 124ff.) am Einstellungsbegriff.

16 "**Verhältnis zur Arbeit:** Gesamtheit der Beziehungen des Menschen zur Arbeit, die sich aus den jeweiligen Produktionsverhältnissen und aus dem damit verbundenen Charakter der Arbeit ableiten und ihren Ausdruck in einer bestimmten (...) *Arbeitseinstellung* und den daraus resultierenden Verhaltensweisen im Arbeitsprozeß finden" (Stollberg 1977a, S. 698). Und: "Das Verhältnis zur Arbeit ist zunächst einmal ein *objektives, unabhängig vom Bewußtsein existierendes Verhältnis*, das durch die sozialökonomische Struktur unmittelbar bestimmt ist. Der Produzent ist ausgebeuteter Proletarier oder freier sozialistischer Arbeiter. Das bestimmt sein objektives Verhältnis zur Arbeit, unabhängig von seiner Erkenntnis und der Bewertung dieses Tatbestandes durch den Produzenten" (Stollberg 1977b, S. 293). Wie nachlässig und wirklichkeitsfremd der "Ableitungs-Marxismus" mit dem sogenannten "subjektiven Faktor" umzugehen pflegte, ist mit den "revolutionären" Umwälzungen in den ehemals "sozialistischen" Staaten offensichtlich geworden.

Dieser Einstellungsbegriff kommt dem nahe, was üblicherweise als "Habitualisierung" bezeichnet wird. Ursprünglich entstehen (primäre) Einstellungen nämlich aus der erfolgreichen Bewältigung von Situationen. Bleiben die Umweltbedingungen und die spezifische, erfolgversprechende Organisiertheit (Einstellung) der psychischen Prozesse "kongruent", können die primären Einstellungen - bei häufig wiederkehrender Kopplung der spezifischen Situationsbedingungen mit der entsprechenden adäquaten Verhaltensorganisation - "fixiert", d.h. gelernt werden (Vorweg 1976): "Die relativ dauerhaft angeeignete spezifische Organisiertheit und Ausrichtung aller psychischen Prozesse einer Persönlichkeit in bezug auf eine bestimmte Situation nennt man *fixierte Einstellung*."<sup>17</sup>

Meine These ist, daß in individuellen und kollektiven Einstellungen zur Arbeit habitualisierte Motivdispositionen zum Ausdruck kommen, die bei der *Wahl* einer Arbeitsaufgabe und bei der Auswahl des Niveaus der Intensität und Qualität ihrer *Bewältigung* wirksam werden. Solche Motive können am Ergebnis und seinen Konsequenzen, an der Arbeitstätigkeit und ihren Folgen oder an den Rahmenbedingungen der Arbeitstätigkeit anknüpfen (vgl. Hacker 1986, S. 205f.).

Als Beispiele für verallgemeinerte arbeitstätigkeitsbezogene Motivdispositionen, die ihrererseits häufig Bestandteile übergreifender Einstellungen, Überzeugungen und persönlicher Wertsysteme als den unverwechselbaren Kennzeichen einer Persönlichkeit sind, führt Hacker (vgl. 1986, S. 201 und 206) unter anderem an: die Überzeugung von der gesellschaftlichen Bedeutung der eigenen Arbeit (meist als Bestandteil eines individuell verarbeiteten weltanschaulichen Überzeugungssystems), die Liebe zum Tätigkeitsinhalt oder die Freude an einer bestimmten Betätigung, die Überzeugung von der Bedeutung der beruflichen Ehre sowie ein generalisiertes leistungsbezogenes Anspruchsniveau im Sinne einer hohen Leistungsmotivierung wie sie beispielsweise dem bekannten "Typ-A-Verhalten" zugeschrieben wird. Wenn man das "weltanschauliche Überzeugungssystem", mit dem Hacker offenbar eine etwas obskur anmutende "sozialistische" Einstellung zur Arbeit meint (vgl. z.B. S. 70f., 204f.), von seiner auf Ideologien hin ausgerichteten Tönung befreit und die Bedeutung der Arbeit auch als berufsmyth(olog)isch fundiert begreift sowie an die "Liebe" zum Beruf und an die "Freude am Fahren" denkt, läßt sich die "Arbeitsmotivation" vieler

---

17 Fixierte Einstellungen "steuern die Aufnahme der Informationen des Individuums aus der Umwelt, bewerten sie im Hinblick auf die geforderte Verhaltensorganisation und richten die konkrete psychische Tätigkeit über die aktuelle Einstellung innerhalb eines Verhaltensaktes in angemessener Weise aus" (Vorweg 1976, S. 10). Solange Kongruenzbedingungen herrschen, verläuft das Verhalten einstellungsgemäß, impulsiv und unbewußt; erst wenn diese Kongruenz von Bedürfnis, Situation und psychischer Organisiertheit gestört wird, setzt normalerweise ein Bewußtmachen der Situation ein ("Objektivierung"), das die psychische Verhaltensorganisation mit den veränderten Bedingungen in Übereinstimmung bringen soll (ebd., S. 11).

Fernfahrer offenbar ohne Schwierigkeiten einzelnen Inhaltsklassen von Arbeitsmotiven zuordnen. Daß diese diskursiv als "Beweggründe" der Arbeitstätigkeit formulierten "Motivationen" *nicht* unbedingt mit den tatsächlich im Arbeitshandeln zugrundeliegenden Motiven übereinstimmen müssen, sollte an dieser Stelle noch einmal betont werden, um ontologische Mißverständnisse auszuräumen.

Ein wichtiges Vermittlungsglied zwischen psychologischen und soziologischen Sichtweisen auf das Problem der Arbeitsmotivation ist die Überlegung bei Winfried Hacker, daß Arbeitstätigkeiten als "willensmäßig gesteuerte, mit gesellschaftlichem Sinngehalt ausgestattete und auf Zweckmäßigkeit der Ausführung hin angelegte Handlungen" (1986, S. 62) aufgefaßt werden können. Den Ausgangspunkt für ein interdisziplinäres, psychosoziales Konzept der Arbeits- und Leistungsmotivation bildet die Grundannahme der Tätigkeitspsychologie, wonach "jede psychische Erscheinung - eingegliedert in die Wechselwirkung zwischen Mensch und Welt - zugleich der *Orientierung* über die Wirklichkeit und der *Regulation der Tätigkeit* in ihr dient" (Hacker 1986, S. 67 im Anschluß an Sergej L. Rubinstein 1966, S. 240f.; Hervorhebungen von M.F.). Für Rubinstein sind alle psychischen Prozesse in die Wechselwirkung zwischen Mensch und Welt eingebunden und dienen der menschlichen Tätigkeitsregulation (vgl. im folgenden 1966, S. 240ff.). Auf der Grundlage einer (aktiven bzw. konstruktiven) "Widerspiegelung"<sup>18</sup> der Wirklichkeit gewinnen die psychischen Abläufe eine regulative Funktion für menschliche Tätigkeiten. In der *Antriebs- oder Anregungsregulation* werden hierbei Handlungen "angeregt" und über den Realitätsbezug "ausgerichtet", da diese Regulationsart bestimmt, *welche* Handlung aus einem Spektrum möglicher Handlungsweisen ausgeführt wird. Die *Ausführungsregulation* dagegen bringt die Realisierung der Handlung in Übereinstimmung mit den Bedingungen, unter denen es abläuft.

Daran anknüpfend wird in der Arbeitspsychologie die psychische Regulation der Arbeitstätigkeit analytisch nach ihren motivationalen ("*Antriebsregulation*") und operationalen Aspekten ("*Ausführungsregulation*") getrennt:

"Die *Antriebsregulation* bestimmt, ob gehandelt und welche Tätigkeit mit welcher Intensität ausgeführt wird. Zu dieser Gruppe psychischer Komponenten der Tätigkeit gehören in erster Linie die Absichten, Vornahmen oder Vorsätze einerseits und Bedürfnisse, Interessen, Gefühle, Strebungen oder Überzeugungen andererseits - mithin die Ziele und Motive des Menschen. (...)

Die *Ausführungsregulation* bestimmt, auf welche Weise gehandelt wird. Sie ist konzentriert auf die Analyse des Ziels, der Verwirklichungsbedingungen und des Verhältnisses von Zielen

---

18 Das marxistische Widerspiegelungskonzept hat - besonders in seinen simplifizierenden Versionen - immer wieder Anlaß zu kritischen Kommentaren gegeben. Es ist hier nicht der Ort, den konstruktivistischen Gehalt dieses Modells zu beleuchten, der beispielsweise in der Vorstellung einer "Ringstruktur" der Tätigkeit bei A.N. Leontjew enthalten ist (vgl. Kapitel 3.2, Abb. 10).

und Bedingungen der Tätigkeit zum Zweck der Festlegung, des Einsatzes und der Kontrolle von bedingungsadäquaten Verfahren der Zielerreichung. Dieses notwendige Ermitteln, Ersetzen und fortlaufende Anpassen bedingungsadäquater Wege der Produktherstellung macht die Tätigkeit zum Erfüllen von Aufgaben. Zu dieser Gruppe von psychischen Komponenten zählen daher die Wahrnehmungs-, Vorstellungs-, Denk- und Gedächtnisprozesse" (Hacker 1986, S. 70f.).

Auch wenn die Arbeitspsychologie Arbeitstätigkeiten als eine "funktionelle Einheit motivationaler, volitiver, kognitiver (perzeptiver, mnestischer, intellektueller) und motorischer Vorgänge" (S. 70) begreift, verfolgt Hacker hier nicht nur eine rein analytische Trennung zwischen emotionalen und kognitiven Prozessen. Die Unterscheidung zwischen Antriebs- und Ausführungsregulation verleiht seinem Handlungsregulationskonzept eine stark kognitivistisch getönte Färbung.<sup>19</sup>

Für die Motivationspsychologie beziehen sich "Motivationen"<sup>20</sup> auf willkürliche und intentionale Aktivitäten, die im Verfolgen eines angestrebten Zieles eine Einheit bilden (vgl. Heckhausen 1980, S. 1f.).<sup>21</sup> Was die Erforschung der

---

19 Im Regulationskonzept Rubinsteins (1966, S. 241, 244f.) wird eine klare Zuordnung affektiver und volitionaler Prozesse zur Antriebsregulation vertreten (der Wille als Ausdruck bewußter und nicht-bewußter Strebungen, Triebe und Wünsche sowie Emotionen und Gefühle), während die kognitiven und intellektuellen Prozesse der Ausführungsregulation zugewiesen werden (Erkenntnisprozesse, Aufmerksamkeit). Auch Hacker (1986, S. 70) sieht die Ausführungsregulation als durch kognitive Prozesse charakterisiert, während in der Antriebsregulation "jene psychischen Prozesse vorherrschen, die Beziehungen des Menschen zur Wirklichkeit ausdrücken." Die Vernachlässigung der affektiven und motivationalen Dimensionen im Handlungsregulationskonzept Hackers, die sich bereits an der unterschiedlichen quantitativen Gewichtung zwischen Antriebs- und Ausführungsregulation ablesen läßt, wird auch von Neuberger (1985, S. 66) bemängelt.

20 Wegen der Möglichkeit, daß ein tatsächlich wirksames *Motiv* und der angegebene Beweggrund (*Motivation*) nicht identisch sein müssen, ist der Vorgang der Motivbildung (*Motivierung*) - *Wie kann man jemanden dazu bringen, seine Arbeitsleistung zu steigern?* - von der Motivation zu unterscheiden, die sich auf einen diskursiv benennbaren Beweggrund (z.B. *Warum-Frage*) einer bestimmten Verhaltensweise bezieht (vgl. Hacker 1986, S. 177 und 188 sowie Wiswede 1980, S. 85).

21 Selbstverständlich sind auch Routinen Verhaltensweisen, die eine Absicht bzw. ein Ziel enthalten und deshalb zumindest indirekt "motiviert" sind. Wenn "ursprüngliche Willenshandlungen" zu Ausführungsgewohnheiten routinisiert worden sind, müssen die tätigkeitsleitenden Erwartungsanteile in der Gewohnheitstätigkeit zwar nicht unbedingt bemerkt werden, ihre Motiviertheit wird aber darin offensichtlich, daß Ausführungsgewohnheiten oft als vorübergehende Segmente innerhalb intentionaler Handlungsabfolgen auftreten und daß der erwartete Ablauf der Gewohnheitstätigkeit durch Unerwartetes gestört werden kann und die Routinen in diesem Fall ihre ursprüngliche Reflexivität sofort zurückgewinnen (vgl. Heckhausen 1980, S. 2f.). Der Vorschlag von Günter Wiswede (1980, S. 85f.), einen "objektiven Motivationsbegriff" zu verwenden, "der die Warum-Frage nicht mit der

Motivation riskanter Arbeitsleistungen nicht gerade einfach gestaltet, ist, daß Motive und Motivation sich der unmittelbaren empirischen Beobachtung entziehen und deshalb im Forschungsprozeß streng genommen nur als "hypothetische Konstrukte" (Drever und Fröhlich 1975, S. 203; Heckhausen 1980, S. 28ff.) gelten, denen bestenfalls eine bestimmte Plausibilität zugestanden wird. Die tiefe Skepsis der Motivationspsychologie gegenüber dem Authentizitätsgehalt des "diskursiven Bewußtseins" und der subjektiven Introspektion findet nicht zuletzt im Motivationsverständnis ihren Ausdruck. Ein willkürliches, intentionales Handeln vorausgesetzt, geht es der psychologischen Motivationsforschung lediglich darum, das *Wozu* einer Aktivität zu erklären (vgl. Heckhausen 1980, S. 1f.), nicht deren *Warum*. Wie es scheint, ist die psychologische Perspektive eher auf den *prozeßhaften* Ablauf menschlicher Handlungen und die durch das Handlungsziel motivierte und regulierte *Ausführung* der Handlung ausgerichtet (*wozu* ist eine Handlung motiviert), während soziologische Betrachtungen des "Sinnzusammenhangs" einer Handlung weniger die unmittelbare Ausführung im Blick haben, sondern eher auf das *Ziel* selbst orientiert sind und die bewegenden *Gründe* verfolgen, d.h. die Frage, *warum* ein Handlungsziel motiviert ist.

Wie Alfred Schütz gezeigt hat, sind beide Sichtweisen des Motivationsproblems sinnvoll und nicht voneinander isoliert zu betrachten (vgl. im folgenden Schütz und Luckmann 1979, S. 253- 270; Schütz 1981, S. 115ff., zuerst 1932). Für Schütz enthalten Handlungsmotivationen zugleich freie und gebundene Momente. Als *Handlungsentwurf* wird die Motivation in einer Kette von "Um-zu-Zusammenhängen" wirksam, in der das Handeln relativ ungebunden auf zukünftige, durch die Aktivität zu erreichende (Teil-)Ziele ausgerichtet und durch sie motiviert wird. Genau diesen Um- zu- Zusammenhang hat die Motivationspsychologie im Auge, wenn sie Motivationen an die *Wozu*-Frage knüpft. Bei einer Veränderung der Zeitperspektive vom Zukunftsentwurf zur Retrospektion lassen sich Um- Zu- Entwürfe auch in einen, allerdings "unechten" Weil- Zusammenhang bringen, wenn im Anschluß an eine abgeschlossenen Handlung nach dem *Warum* gefragt wird und diese Frage nur mit der Benennung der Handlungsziele beantwortet wird, durch die der vergangene Handlungsablauf als begründet erscheint. Von diesen "unechten Weil- Motiven" unterscheidet Schütz eine Motivation, die durch die biographische Bedingtheit der Handlungseinstellung in einen "echten" Weil- Zusammenhang eingebettet ist, der nicht in Um- zu- Sätze übertragbar ist. Handlungen sind damit auf eine doppelte Weise motiviert: Einerseits sind Handlungen über den Handlungsentwurf vom Handlungsziel her bestimmt (Um- zu- Zusammenhang), andererseits ist das

---

Sinn- Frage koppelt" ist nicht nur fragwürdig, sondern wird auch in der psychologischen Motivationsforschung, der sich Wiswede hiermit annähern möchte, nicht mehr vertreten (vgl. den Bezug auf Max Webers "Sinnzusammenhang" bei Heckhausen 1980, S. 3).

Handlungsziel selbst durch eine bestimmte "Einstellung"<sup>22</sup> motiviert, in der die im Verlauf der Lebensgeschichte innerhalb des Wissensvorrates sedimentierten, vergangenen Erfahrungen des Handelnden zum Tragen kommen.

Soweit die vielfältigen Formen von Motiven, die im Arbeitsprozeß wirksam werden, "in ausschlaggebendem Maße gesellschaftlich erzeugt bzw. zumindest geformt und nicht in erster Linie biologischer Herkunft" sind (Hacker 1986, S. 70), darf die subjektive Bewertung der Arbeitsanforderungen und die subjektive Bereitschaft zu ihrer Übernahme nicht isoliert von den sozialen Prozessen betrachtet werden, die an der Herausbildung der sozialen Bedeutung und des persönlichen Sinns einer Arbeitsaufgabe beteiligt sind.

"Die Psychologie kann also die Zielgerichtetheit der Tätigkeit nicht analysieren im Zusammenhang biologischer Vorgänge zur Bedürfnisbefriedigung, sondern muß bei jeder Untersuchung der psychischen Komponenten die *Tätigkeit als sozialen Prozeß betrachten*, d.h. vor allem die *gesellschaftliche Bedeutung* der gegenständlichen Veränderungen einbeziehen" (Hacker 1986, S. 71; Hervorhebungen M.F.).

An dieser Stelle drängt sich eine Bezugnahme auf die "Kritik der politischen Ökonomie" auf, mit der Karl Marx (MEW 23- 26) bekanntlich versucht hat, die Gesellschaftlichkeit des kapitalistischen Arbeitsprozesses vor allem aufgrund seiner Einbindung in den Verwertungsprozeß des Kapitals nachzuweisen. Die *motivationstheoretische* Relevanz jener Passagen, in denen Marx sich - historisch- gesellschaftlich noch weitgehend unbestimmt - mit dem Arbeitsprozeß "in seinen einfachen und abstrakten Momenten" gebrauchswertbildender Arbeit befaßt, dürfte dagegen weniger bekannt sein. Neben dem skizzierten, eher sozial-ökologisch ausgerichteten Motivationsverständnis von Max Weber, in dem die soziale Genese der für ein bestimmtes Handlungsfeld adäquaten Sinnzusammenhänge und Beweggründe im Vordergrund steht, findet sich auch in der

---

22 Unter *Einstellung* versteht Schütz ein aus "Erwartungen, hypothetischen Relevanzen, Handlungsentwürfen, Fertigkeiten und anderen Elementen des Gewohnheitswissens wie auch aus 'Gemütszuständen' bestehendes 'Syndrom'", das der Bereitschaft entspricht, "unter typischen Umständen typische Verhaltensweisen, somit auch typische Um- zu- Motivationsketten, in Gang zu setzen. Und zwar sofort, ohne erst 'planen' zu müssen" (1979, S. 264f.). "Hinzu kommt noch, daß sich Einstellungen typischerweise nicht in einer 'einzigem' Erfahrung konstituieren und somit keine spezifische Erwerbssituation für die Erinnerung vorliegt. Einstellungen enthalten also häufig keine spezifische Erinnerung auf die Erwerbssituation, sind außerdem meist schwer thematisierbar und dem reflektiven Bewußtsein nur schwer zugänglich. Dennoch wirken sie gleichsam 'unbewußt' als 'Motive' in der Form spezifischer Weil- Zusammenhänge" (ebd., S. 266). Mit der Vorstellung, daß diese Einstellungen nicht unbedingt reflektiv in das Bewußtsein treten müssen, vor allem, wenn es sich um Einstellungen handelt, die ein auf Gewohnheitswissen beruhender "habituel- ler Besitz" sind (ebd.), kommt der Einstellungsbegriff dem nahe, was Pierre Bourdieu mit seinem Habituskonzept (allerdings auf einer tieferen Ebene von "Erzeugungsstrukturen") verfolgt.

Marxschen Kritik der politischen Ökonomie eine erstaunlich aktuelle Auffassung über die Motiviertheit von Arbeitsprozessen, die Motivation als einen, die Zielverwirklichung begleitenden Prozeß betrachtet und deshalb eine Annäherung an psychologische Konzeptionen der Motivation und Regulation von Arbeitstätigkeiten ermöglicht.<sup>23</sup>

"Am Ende des Arbeitsprozesses kommt ein Resultat heraus, das beim Beginn desselben schon in der Vorstellung des Arbeiters, also schon ideell, vorhanden war. Nicht, daß er nur eine Formveränderung des Natürlichen bewirkt; er verwirklicht im Natürlichen zugleich seinen Zweck, den er weiß, der die Art und Weise seines Tuns als Gesetz bestimmt und dem er seinen Willen unterordnen muß. Und diese Unterordnung ist kein vereinzelter Akt. Außer der *Anstrengung* der Organe, die arbeiten, ist der *zweckmäßige Wille*, der sich als *Aufmerksamkeit* äußert, für die ganze Dauer der Arbeit erheischt, und um so mehr, je weniger sie durch den *eigenen Inhalt und die Art und Weise ihrer Ausführung* den Arbeiter *mit sich fortreibt*, je weniger er sie daher als *Spiel* seiner eignen körperlichen und geistigen Kräfte *genießt*" (Marx: Das Kapital. Erster Band, MEW 23, S. 193; Hervorhebungen durch M.F.).

Soweit sich Marx hier mit dem prekären Zusammenhang zwischen der Last und Lust menschlicher Arbeitstätigkeit und dem Arbeitswillen beschäftigt, lassen sich bereits einige Grundelemente finden, die auch heute noch Gegenstand psychologischer Motivationstheorien sind. Erstens ist das Zusammenspiel zwischen Anstrengung, Arbeitswillen und Aufmerksamkeit, deren Motiviertheit es zu erklären gilt, zu nennen und zweitens der "zweckmäßige Wille", der als *Wille* auf die handlungsbewegenden Kräfte des Arbeitsvollzugs verweist (Antrieb, Aktivierung) und mit seiner *Zweckmäßigkeit* zugleich das individuelle Wollen unter das ideell vorweggenommene Resultat (das Ziel der Arbeit) unterordnet, die subjektive Willkür somit unter die objektiven Zwänge der *Gegenständlichkeit* subsumiert (Orientierung, Richtung). Drittens schließt sich die selektive, auf einen festgelegten Zweck hin ausgerichtete "Aufmerksamkeit" an und viertens schließlich die besonderen Eigenarten der "Ausführung" einer Arbeitsaufgabe, deren Motivierungsstärke davon abhängt, inwieweit neben äußeren Anreizen auch intrinsische Motive (das Spiel der eigenen Kräfte genießen) und *flow-experiences* (durch Inhalt und Ausführung einer Tätigkeit mitgerissen werden) wirksam werden.<sup>24</sup>

---

23 Das Zitat darf allerdings nicht darüber hinwegtäuschen, daß Marx andernorts eher als Vertreter einer Entfremdungs- und Verelendungstheorie der (industriellen) Arbeit auftritt (vgl. z.B. die Gleichgültigkeitsthese in 1974, S. 204), wo es ihm nicht mehr um die abstrakten, "einfachen Momente" des menschlichen Arbeitsprozesses, sondern um den besonderen, historisch- gesellschaftlichen "Charakter" der Arbeit unter den Bedingungen der "kapitalistischen Produktionsweise" geht (vgl. vor allem MEW 23, S. 455, 674 sowie MEW Ergänzungsband I, S. 512- 522).

24 Die "Fluß- Erfahrung" ("*flow- experience*") wird als ein freudiges Aktivitätsgefühl beschrieben, in dem die Unterschiede zwischen Arbeit und Spiel verschwinden, als ein völliges Aufgehen in einer Sache, mit der man sich beschäftigt und die einem die eigene

Wenn die gegenwärtige Motivationsforschung den Motivationsbegriff in erster Linie als eine "Sammelbezeichnung für Erklärungen von Wenn-Dann-Beziehungen verwendet, die vorauslaufende Bedingungen der Situation mit nachfolgendem Handeln verbinden" (Heckhausen 1980, S. 30), dann läßt sich der Auszug aus der "Kritik der politischen Ökonomie" als ein motivationstheoretischer Beitrag lesen, in dem folgende These über die Wenn-Dann-Beziehung zwischen Arbeitssituation und Arbeitstätigkeit aufgestellt wird: Je weniger die Arbeit nach eigenem Inhalt ausgeführt werden kann und je weniger sie als ein Spiel der eigenen körperlichen und geistigen Kräfte empfunden und genossen wird, desto eher sind für die gesamte Dauer des Arbeitsprozesses neben der organischen Anstrengung auch ein zweckmäßiger Wille und eine (bewußte) Aufmerksamkeit erforderlich, um das festgelegte Arbeitsziel zu erreichen. Worauf Marx hier offensichtlich anspielen will, ist, daß die Arbeitstätigkeit immer dann ein *höheres Maß* an Willenskraft, Aufmerksamkeit und Anstrengungen verlangt, sobald bestimmte situationsbedingte Voraussetzungen für die Herausbildung subjektiver Freiräume (z.B. inhaltliche Dispositionschancen und Handlungsspielräume) fehlen.

Mit der Bezugnahme auf Tätigkeitsspielräume und Kontrollchancen hat Marx damit in bemerkenswerter Weitsicht vorweggenommen, was sich in den letzten zwanzig Jahren zum sozialwissenschaftlichen Standardrepertoire der Humanisierung des Arbeitslebens und der sozialverträglichen Gestaltung von Arbeit und Technik entwickelt hat. Auch wenn Außenstehenden die Bilanz zwischen den attraktiven Dispositionsmöglichkeiten der Fernfahrer einerseits und den knappen Zeitvorgaben und ausgedehnten Arbeitszeiten, dem hohen Maß an Selbstdisziplin und -beherrschung sowie den arbeits- und berufsbedingten Risikokonstellationen andererseits als ein schlechter Tausch erscheinen mag, dürfte die Arbeits- und Leistungsmotivation der Fahrer in entscheidender Weise von den Spielräumen und Möglichkeiten der Selbstkontrolle in der Arbeit mitbestimmt sein.

In der Psychologie werden üblicherweise drei Funktionen unterschieden, die der Motivation innerhalb menschlichen Verhaltens zukommen. Motivationen können der *Begründung* (Inhalt; Warum- bzw. Weil-Motive), der *Aktivierung* (Intensität) und der *Zielausrichtung* (Richtung; Wozu- bzw. Um-zu-Motive) des Verhaltens dienen (vgl. Wörterbuch der Psychologie 1976, S. 350; Neuberger 1985, S. 128). Allen drei Komponenten ist gemeinsam, daß sie analytisch jeweils

---

Person vergessen läßt, weil die Aufmerksamkeit ganz von der zu lösenden Aufgabe absorbiert wird (vgl. Csikszentmihalyi 1975, zitiert nach Heckhausen 1980, S. 610f.; vgl. auch Kapitel 5.1). "Csikszentmihalyi hat Personen zur Aufgabe gemacht, solche Aktivitäts-episoden für einen Tag lang zu unterdrücken und fand, daß die 'Fluß-Deprivation' müde und abgespannt machte, mehr Kopfschmerz und Irritierbarkeit sowie weniger Entspannung und Konzentration erleben ließ. Alltägliche Routinetätigkeiten wurden zur Last, und die spontane kreative Aktivität nahm ab" (Heckhausen 1980, S. 611).

nur eine Seite der subjektiven Beziehungen des handelnden Menschen zur Umwelt betonen.

Bis in die sechziger Jahre hinein dominierte in der Psychologie eine Grundvorstellung über die menschliche Verhaltensmotivation, bei der die ausschließliche (oder doch zumindest die wesentliche) Wirkung der Motivation in ihrem Antriebscharakter gesehen worden ist (vgl. Vontobel 1970, S. 9). Die handlungsaktivierende Funktion der Motivation wurde dabei überbewertet und oft in mechanistischen Analogien als eine Art "Motor", "Triebkraft" oder als jene "Energiequelle" betrachtet, die das Verhalten überhaupt erst in Gang setzt. Erst im Zuge der sogenannten "kognitiven Wende"<sup>25</sup> in der Psychologie ist die Aktivierungsfunktion der Motivation zugunsten ihrer *Orientierungs- und Regulationsfunktion* relativiert worden.<sup>26</sup>

Die Verlegung des Motivationsgeschehens von obskuren "inneren" Energien auf den *Beziehungsaspekt* zwischen Person und Umwelt markiert so etwas wie eine "kopernikanische Wende" in der Motivationspsychologie. Bei näherer Betrachtung zeigt sich allerdings, daß die kognitivistische Behandlung des Motivationsproblems die Probleme mit dem Antriebscharakter von Motivationen noch nicht zufriedenstellend gelöst hat, soweit menschliche Emotionen nämlich kurzerhand lediglich an die Stelle der oftmals "dunklen", organischen Verhaltens-

---

25 Mit dem Begriff der "kognitiven Wende" werden seit Beginn der siebziger Jahre Tendenzen in der Psychologie bezeichnet, "gegenüber 'mechanistischen' Theorien stärker kognitive Prozesse und Merkmale zur Erklärung und Vorhersage von Verhalten zu berücksichtigen wie z.B.: subjektive Einschätzungen der Person in bezug auf sich selbst ('Selbstkonzept', Annahmen über eigene 'Fähigkeiten') und die Umwelt; Erwartungen und Absichten; Ursachenzuschreibungen; Bewertungen und Wahl- Entscheidungen; Einschätzungen der eigenen Kompetenz; 'subjektive' oder 'naive' Theorien u.ä." (Ulich 1982, S. 69). Neu an der Betonung kognitiver Faktoren ist dabei der Anspruch, behavioristische Menschenbilder und Denkmodelle "endgültig" ablösen zu wollen (ebd.). Die kognitivistische Tendenzwende in der Psychologie, die wohl maßgeblich durch die kybernetischen Informationsverarbeitungsmodelle von Miller, Galanter und Pribram (1973; zuerst 1960) "motiviert" worden ist, hat sich besonders in der Sozialpsychologie, der Streßforschung und in der Leistungsmotivationsforschung (dort bereits sehr früh im Anschluß an H. Heckhausen 1963) durchsetzen können (vgl. auch Ulich 1982, S. 69ff.).

26 "Die Hauptwirksamkeit der Motivation besteht nicht im *Antreiben*, sondern im *Steuern* und *Ausrichten*" (Vontobel 1970, S. 9). Damit ist die Motivation menschlicher Verhaltensweisen aber auch als ein kybernetischer Regelkreis beschreibbar, in dem *energetische* (Antrieb, Aktivierung) und *informativische Prozesse* (Orientierung, Ausrichtung, Kontrolle, Regulation) wirksam sind. Die kognitive Psychologie hat dieses kybernetische Regelkreismodell aufgegriffen und den Rückkopplungscharakter gegenüber den linearen Wirkungsabläufen des behavioristischen Stimulus- Response- Schemas betont; vgl. z.B. die Test- Operate- Test- Exit- Einheit (TOTE- Einheit) bei Miller, Galanter und Pribram (1973, S. 34ff.) oder die Vorwegnahme- Veränderungs- Rückkopplungseinheit (VVR- Einheit) in der Handlungsregulationstheorie von Hacker (1986, S. 140ff.).

triebe gesetzt werden, die vorher als Handlungsaktivator fungiert hatten.<sup>27</sup> Der relativ eigenständige Charakter emotionaler "(Re-)Konstruktion" und Repräsentation der Außen- und Innenwelt des Menschen geht hierbei verloren, solange menschliche Gefühle als ein bloßes Anhängsel kognitiver Welt- und Zustandsdeutungen aufgefaßt werden, um jene Leerstellen zu füllen, die durch die Zurückweisung mechanistischer und biologistischer Motivationstheorien entstanden sind. Um die *Umweltbezogenheit* als Leitidee einer psychosozialen Motivationstheorie plausibel zu machen, muß die "Gretchenfrage" des Motivationskonzeptes auf der Grundlage von Subjekt-Objekt-Bezügen beantwortet werden: Wie werden menschliche "Bedürfnisse" als eine "aktivierende" Kraft des Handelns "biopsychosozial" wirksam und welcher Stellenwert gebührt dem sozialen Bedeutungs- und Sinngehalt?

Der Schlüssel für ein tätigkeitspsychologisches Verständnis der Motivation liegt darin, die subjektiven Beziehungen zur Umwelt an das Konzept *gegenständlicher* Tätigkeit anzubinden, wie es A.N. Leontjew mit seinem Modell der "Ringstruktur" von Tätigkeiten vorgelegt hat (vgl. im folgenden 1979, S. 87ff.; vgl. auch Kapitel 3.2, Abb. 10). Die menschliche (Arbeits)Tätigkeit zeichnet sich gegenüber tierischen Verhaltensweisen durch ihre spezifische Gegenständlichkeit aus, so daß eine Abgrenzung psychischer Motivationsvorgänge gegenüber den biologisch gesteuerten Antriebsprozessen innerhalb tierischer Organismen in erster Linie durch eine Unterscheidung zwischen gegenständlichen und gegenstandslosen Motivationsarten erfolgen kann.

Bei den Tieren ist die Motivation weitgehend auf bloße Aktivierung biologischer Funktionen und die Stimulierung des motorischen Bereichs reduziert, d.h. auf organische Mangelzustände ("Bedürfnisse"), die als innere Voraussetzungen entsprechende Verhaltensweisen (z.B. ungerichtete Suchbewegungen oder Jagd auf eine wahrgenommene Beute) "antreiben" (sobald die organischen und Umweltstimuli die notwendige Reizstärke aufweisen). Beim Menschen hat die Motivation dagegen einen grundsätzlich anderen Charakter, durch den die "Bedürfnisse" ihre enge Bindung an die *Unmittelbarkeit* organischer Zustände verlieren und stets als "Bedürfnis *nach etwas*" psychisch wirksam werden, als eine Art Instanz, die "die konkrete Tätigkeit des Subjekts in der gegenständlichen Umwelt steuert und reguliert" (vgl. Leontjew 1979, S. 88f. und 181).<sup>28</sup> Oder wie Karl Marx es einmal formuliert hat: "Hunger ist Hun-

---

27 Genau genommen handelt es sich um "Erwartungsempfindungen", die mit dem Erleben eines Erwartungsgefälles verbunden sind, das sich aus einer Nicht-Übereinstimmung zwischen der relativ dauerhaften "Bezugs-Lage", den jeweils aktuellen "Ist-Lagen" und der konkret anvisierten "Soll-Lage" ergibt (vgl. Vontobel 1970, S. 13f., die alte "Rahmentheorie" von Heckhausen von Anfang der sechziger Jahre paraphrasierend).

28 Die entscheidende Idee ist, die dynamischen, subjektendogenen Antriebstendenzen nicht isoliert von der Außenwelt zu betrachten, sondern in ihrem Verhältnis zu und ihrer Gerichtetheit auf angestrebte Zielobjekte, die über den Antrieb eine emotionale Tönung oder Valenz erhalten, einen *Aufforderungscharakter* (Lewin), der sie begehrenswert, anziehend oder auch abstoßend macht (vgl. Wörterbuch der Psychologie 1976, S. 36). Die bioorganische Lokalisierung der damit einhergehenden *Zielspannung* in zentralnervösen

ger, aber Hunger, der sich durch gekochtes, mit Gabel und Messer gegebenes Fleisch befriedigt, ist ein anderer Hunger, als der rohes Fleisch mit Hilfe von Hand, Nagel und Zahn verschlingt" (MEW 13, S. 624).

Einzelne Momente der Beschränkung seiner Bedürfnisse auf bloße innere Anregungen und abstrakte Aktivierungsleistungen verliert der Mensch in dem Augenblick, in dem er gegenständlich tätig wird. Fungiert das Bedürfnis beim Tier (und auch noch beim neugeborenen Kind) ursprünglich nur als eine innere Voraussetzung für die Aufnahme von Tätigkeiten, so findet eine "Transformation der Bedürfnisse" (Leontjew) statt, sobald das Subjekt zu handeln beginnt, und das Bedürfnis "hört auf, das zu sein, was es virtuell, 'an sich' war" (Leontjew 1979, S. 182), nämlich ein abstraktes, gegenstandsloses Bedürfnis, das noch keinem Gegenstand zu seiner Befriedigung begegnet ist und deshalb nur in Form erlebter innerer Mangelzustände existiert. Erst durch die Begegnung mit einem Gegenstand erlangt das Bedürfnis die Fähigkeit, die Tätigkeit künftig über die gezielte Suche, die Wahrnehmung und Handhabung des befriedigenden Gegenstandes auszurichten und zu steuern. Die "Transformation der Bedürfnisse" (vgl. Abb. 17) erfolgt von einem noch "gegenstandslosen Bedürfnis" (im engeren Sinne eines empfundenen, allgemeinen organischen Mangelzustandes) zu einem "gegenständlichen Bedürfnis", durch das der Mangel wegen der Beziehungen zu dem, Befriedigung verschaffenden Gegenstand sehr konkret erlebt wird. Diese Transformation ist nur begreifbar, wenn man sich das "Ringstruktur"-Modell Leontjews als ein Schema für den Ablauf gegenständlicher Tätigkeiten vergegenwärtigt (vgl. Kapitel 3.2, Abb. 10).<sup>29</sup>

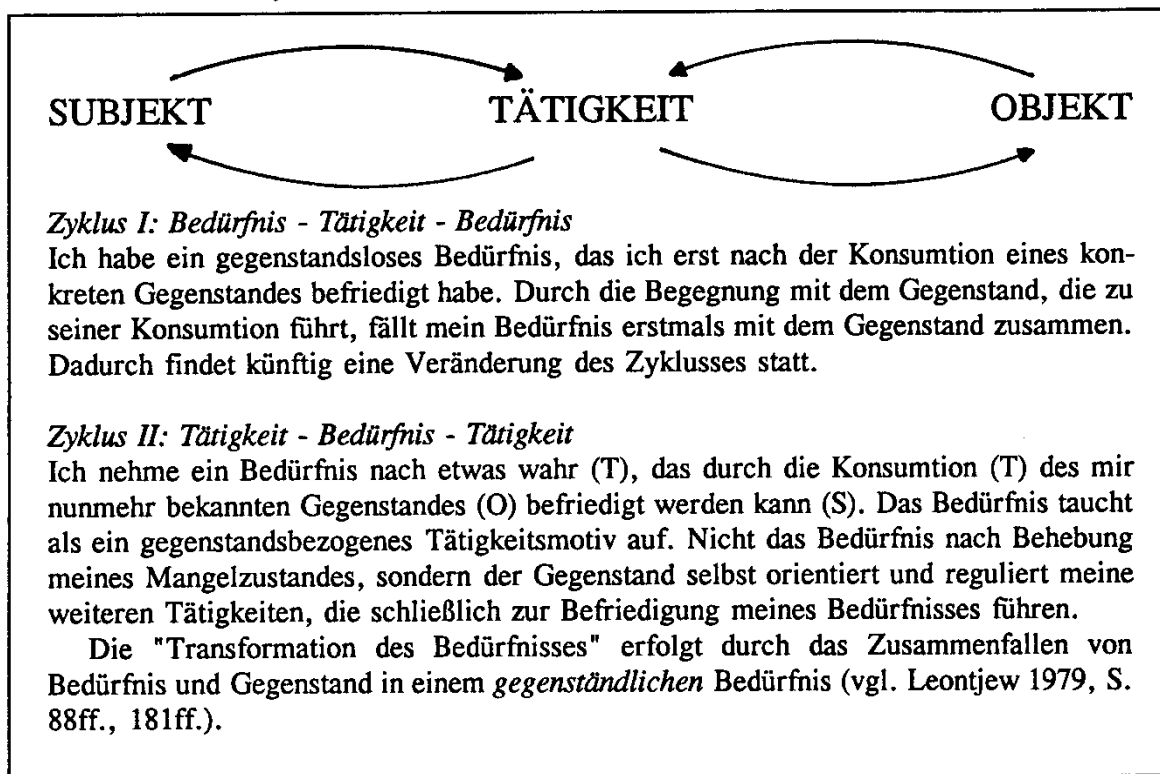
Der Grundgedanke ist dabei, daß die Tätigkeitsprozesse, in denen sich die Wechselwirkung zwischen handelndem Subjekt und gegenständlichem Objekt

---

Strukturen als innerem Spannungszustand, der den Organismus an ein bestimmtes Ziel bindet, braucht uns hier nicht weiter zu interessieren. Trotz uneinheitlicher Definitionsweisen wird mit dem Bedürfnisbegriff meist ein *Mangelzustand* bezeichnet (Mangelmotiv), der aufgrund eines Widerspruches zwischen der Bedarfslage eines Organismus und den jeweils erst noch zu realisierenden Befriedigungsmöglichkeiten ein "Ungleichgewicht" zwischen Organismus und Umwelt ausdrückt (vgl. ebd., S. 63). Unter "*Interesse*" wird dagegen üblicherweise die Gerichtetheit auf einen persönlich bedeutsamen materiellen oder ideellen "Gegenstand" verstanden, die eine spezifische kognitive (aber auch emotionale; M.F.) Einstellung zu den Gegenständen und Erscheinungen der Wirklichkeit zum Ausdruck bringt und in der Ausrichtung der Aufmerksamkeit der Wahrnehmungen, Gedanken, Absichten, Emotionen und Handlungen zum Tragen kommt (vgl. S. 259).

29 Genau genommen findet hier eine Transformation von "Bedürfnissen" (im engeren Sinne als empfundene oder erlebte organische Mangelzustände) in "Motive" statt, wobei Leontjew unter Motiven den entsprechenden *Gegenstand* (als objektiven Tatbestand) versteht, "in dem dieses Bedürfnis (...) konkretisiert ist, der die Tätigkeit anregt und worauf sie sich richtet" (1973, S. 221).

Abb. 17: Zur "Transformation" von Bedürfnissen



realisieren, eine Art "Ringcharakter" tragen, durch den ein ursprüngliches Afferenzabbild der Wirklichkeit, d.h. eine Ausgangsafferenz, vermittelt über effektorische Prozesse, in denen sich die Kontakte mit der gegenständlichen Umwelt realisieren, durch Rückkopplungen korrigiert und bereichert wird (vgl. Leontjew 1979, S. 87).

Dieser Rückkopplungsprozeß erfolgt in einem *zweifachen Übergang*: (1) vom *Gegenstand* zum *Tätigkeitsprozeß* (Konstruktion eines ursprünglichen Afferenzabbildes - hier: Zusammenfallen von Bedürfnis und Gegenstand in der Wahrnehmung eines Bedürfnisses nach dem Gegenstand) und (2) von der *Tätigkeit* zum *subjektiven Produkt* dieser Tätigkeit, d.h. vom Gegenstands-Kontakt (hier: die durch die objektiven Merkmale des Gegenstandes orientierte und regulierte "Konsumtion" desselben) zur Korrektur und Bereicherung des ursprünglichen Afferenzabbildes (hier: Bedürfnisbefriedigung bzw. Entstehung neuer Bedürfnisse durch die Einverleibung oder Aneignung des Gegenstandes) (vgl. ebd., S. 88). Die Rückkopplung realisiert sich dabei über eine wechselseitig verschränkte Verbindung zwischen der *Verinnerlichung* der objektiven Merkmale des Gegenstandes, wodurch sich meine Bedürfnisse durch die Entwicklung ihres gegenständlichen Inhalts entwickeln, und der *Vergegenständlichung* der Bedürfnisse, durch ihre "Auffüllung" mit Inhalt bzw. Bedeutung aus der Umwelt, wodurch die Bedürfnisse überhaupt erst von der organisch-physiologischen auf eine psychosoziale Ebene transformiert werden (vgl. ebd., S. 89):

"Der Gegenstand, der in der Lage ist, das Bedürfnis zu befriedigen, ist im Bedürfniszustand des Subjekts nämlich nicht scharf umrissen. Vor seiner ersten Befriedigung 'kennt' das Bedürfnis seinen Gegenstand nicht, er muß erst noch entdeckt werden. Erst durch diese Entdeckung

wird das Bedürfnis gegenständlich, und der wahrgenommene (vorgestellte, gedachte) Gegenstand erhält seine stimulierende und tätigkeitslenkende Funktion, das heißt er wird zum Motiv" (Leontjew 1979, S. 181f.).

Obwohl das Motiv einer Tätigkeit gleichsam innerhalb *und* außerhalb der Subjekte lokalisiert wird, vertritt Leontjew hier eine relativ eng gefaßte Definition des Motivbegriffs, soweit er darunter einen (stofflichen oder ideellen) *Gegenstand* versteht, "der die Tätigkeit initiiert und auf sich richtet" (1979, S. 102). Die menschliche Tätigkeit wird dabei als ein Prozeß betrachtet, der durch ein oder mehrere Motive stimuliert und gelenkt wird, und zwar durch die Orientierung an äußeren Objekten, in denen die aktivierenden Bedürfnisse vergegenständlicht sind (vgl. ebd., S. 180). *Arbeits-tätigkeiten* werden durch eine Kette von *Arbeits-handlungen* verwirklicht (vgl. S. 102f.). Soweit Handlungen stets eine Gesamtheit von Beziehungen zur gegenständlichen Welt, zu anderen Menschen, zur Gesellschaft und zu sich selbst realisieren, sind Tätigkeiten gleichzeitig durch zwei oder mehrere Motive "polymotiviert", d.h. es kommt zu einer "*Aufspaltung*" der zuvor im Motiv miteinander verschmolzenen Funktionen der Initiierung und Ausrichtung: Während die Initiierungsfunktion völlig beim Motiv verbleibt (z.B. Nahrung als ein die Tätigkeit initiiierendes Motiv), erfolgt die Ausrichtung der die Tätigkeit realisierenden Handlungen auf das jeweilige Ziel, und zwar durch Handlungen, die nicht *unmittelbar* auf Nahrungsgewinnung gerichtet sein müssen, dieser aber mittelbar untergeordnet sind (z.B. Arbeitshandlungen oder Lohnarbeit) (vgl. ebd., S. 103, 192; vgl. auch die sequentiell- hierarchische Struktur von Handlungsketten bei Hacker 1986).

Diese analytische Unterscheidung der Motivfunktionen<sup>30</sup> nach *sinngebenden Motiven*, die der Tätigkeit mit der Stimulierung zugleich einen persönlichen Sinn vermitteln, und *stimulierenden Motiven*, die Tätigkeiten zwar endogen "stimulieren", ihre sinngebende Funktion der Bedeutungsstiftung aber verloren haben, erlaubt es, materielle Anreize bei Arbeitstätigkeiten als ein stimulierendes Motiv zu begreifen, *ohne* von vornherein eine grundsätzlich instrumentalistische Einstellung der Arbeitenden zu ihrer Arbeit unterstellen zu müssen. Die Transportarbeit der Fernfahrer mag damit durch ökonomische Belohnungen "motiviert" (stimuliert) sein und dennoch ihren sozialen und subjektiven "*Sinn*" aus "gegenständlichen" Gegebenheiten und Bedingungen gewinnen, die nichts mit der materiellen Entlohnung zu tun haben, im Gegenteil sogar auf der Verkennung oder symbolischen Leugnung des Lohnarbeitsverhältnisses beruhen können.

Die Arbeitspsychologie weist der *Motivierung von Arbeitstätigkeiten* eine Schlüsselstellung zu für die Art und den Umfang der resultierenden Leistung (in erster Linie die Arbeitsproduktivität) wie für die Rückwirkung der Arbeitstätig-

---

30 Vgl. Leontjew 1979, S. 192f.; Hacker 1986, S. 204; vgl. auch die Differenzierung zwischen "Weil-" und "Um- zu- Motiven" bei Schütz 1981, S. 115ff. (zuerst 1932).

keit auf die gesamte Persönlichkeitsentwicklung (vgl. Hacker 1986, S. 177). Psychologische Ansatzpunkte für ein soziologisches Konzept sozialer Leistungsregulation ergeben sich dort, wo die individuelle Motivbildung als ein gesellschaftlich vermittelter Prozeß verstanden wird. Die Motivierung von Arbeitstätigkeiten findet ihren Ausdruck in den vielfältigen *Beziehungen* der Arbeitenden zu ihrer Arbeitstätigkeit, ihren Rahmenbedingungen, ihrer gesellschaftlichen Funktion (z.B. die Unentbehrlichkeit der Transportarbeit für die Gesellschaft) und darin, welchen Platz die Arbeitstätigkeit im Leben und Erleben einnimmt - und: diese "individuellen, zum Kern der Persönlichkeit gehörenden Beziehungen sind durch umfassend wirksame Wertungssysteme (z.B. moralische Normen, Leitbilder, Anreizsysteme) gesellschaftlich vermittelt" (ebd.).

"Hauptinhalt einer Behandlung der Arbeitsmotivierung werden demnach nicht Motive sein, die determinieren, *ob* gearbeitet wird, sondern *wie* man arbeitet. Dieses 'Wie' ist seinerseits bestimmt durch das 'Warum'" (Hacker 1986, S. 183).

Im Anschluß an die Unterscheidung zwischen *sinngebenden* und *stimulierenden* Motiven wird den Handlungsmotiven in der Arbeitstätigkeit die Funktion zugeschrieben, die Tätigkeit auf jeweils spezifische zukünftige Inhalte auszurichten, den Tätigkeitsablauf zu regulieren, die Teilverrichtungen nach ihrer Reihenfolge und Hierarchie zu ordnen sowie zu aktivieren (vgl. Hacker 1986, S. 177). Beim gegenwärtigen Forschungsstand der Motivationspsychologie (vgl. im folgenden Hacker 1986, S. 183f. im Anschluß an Heckhausen 1980) können wir davon ausgehen, daß die *Antriebe*, die aus den *voraussichtlichen Folgen der vorweggenommenen Ergebnisse* (Ziele) herrühren, eine bestimmte Tätigkeit veranlassen (stimulieren), wobei die Handlungsfolgen einerseits gegen die Bewertung des erwarteten *Aufwands* - unter Einbeziehung der Selbsteinschätzung der eigenen Leistungsmöglichkeiten - abgewogen werden. Andererseits werden die Handlungsfolgen ebenfalls auf spezifische *Ansprüche* an die Konsequenzen der jeweiligen Tätigkeiten bezogen (Bedürfnisse, Wertvorstellungen, übernommene Normen).

Die Motivierung von Arbeitstätigkeiten erfolgt dabei nicht nur aktuell, sondern besitzt eine sozialkulturelle "Geschichte". Motive bestimmen nicht nur die Intensität und Güte der *Bewältigung* einer Arbeitsaufgabe, indem sie am Arbeitsergebnis und seinen Konsequenzen, an der Arbeitstätigkeit und ihren Folgen oder an Rahmenbedingungen der Arbeitstätigkeit anknüpfen; bereits bei der *Wahl* des Berufes und der Arbeitsaufgabe werden besondere Motive wirksam, an die aktuelle Motivierungsabläufe später anknüpfen können (vgl. Hacker 1986, S. 205).

Für die Soziologie ist dabei von entscheidendem Interesse, in welcher Weise gesellschaftliche Prozesse über (sub)kulturelle Leitbilder, gruppenbezogene Werturteile sowie moralische Grundsätze (Ethos) und Normen auf die *soziale Motivierung* der Arbeitstätigkeit Einfluß nehmen und damit zugleich auch die Arbeitsleistung und die damit verbundenen Risikoübernahmen beeinflussen. Mit

dieser Problemstellung bewegen wir uns mitten im Grenzgebiet zwischen tätigkeitspsychologischen und handlungssoziologischen Motivationstheorien. Aus arbeitspsychologischer Sicht sind Arbeitstätigkeiten willensmäßig gesteuerte, mit gesellschaftlichem Sinngehalt ausgestattete und auf die Zweckmäßigkeit der Ausführung hin angelegte, zielgerichtete Handlungen (vgl. Hacker 1986, S. 62). Über *Wertungen* wird der "gesellschaftliche Sinngehalt" einerseits als persönlicher Sinn angeeignet (vgl. Hacker 1986, S. 211ff.), andererseits muß der "soziale Sinn" erst durch die Konstruktion kollektiver (sub)kultureller Bedeutungssysteme über eine Vielzahl individueller Wertungsaktionen hergestellt und gesichert werden.<sup>31</sup>

"Die Wertung besteht in einer Einschätzung oder Beurteilung der Arbeitsleistung durch andere, im Regelfalle durch autorisierte Vertreter der Gesellschaft, die durch Veränderung der individuellen Motivierung umfassenden Einfluß auf die Arbeitstätigkeit gewinnt. Das Wesen dieses Einflusses beruht nicht kurzerhand auf der positiven oder negativen Kennzeichnung einer Leistung. Entscheidend ist vielmehr, daß der Arbeitende um diese Wertung im vorhinein weiß, sie erwartet, ihren Ausgang voraussieht und - in Übernahme der zugrunde liegenden gesellschaftlichen Normen - sein geplantes Tun darauf projiziert und seine künftige Tätigkeit selbst danach ausrichtet" (Hacker 1986, S. 211).

Dies klingt sehr einleuchtend, offen bleibt dabei aber die zentrale Frage, wie wir uns die "*Übernahme*" gesellschaftlicher Normen vorzustellen haben. Ein Ansatzpunkt für die Beantwortung dieser Frage liegt darin, daß Wertungen offenbar *Legitimität* erfordern, durch die Bezugspersonen überhaupt erst "autorisiert" und zu offiziellen "Vertretern" gesellschaftlicher Wertinstanzen werden. Meine These ist, daß die Fernfahrer im Zuge ihrer sozialen Gruppierung mit der Herausbildung eigener (sub)kultureller Bedeutungssysteme auch quasi- "legitime" Wertvorstellungen und Wertungsmuster entwickeln, die den Bezugsrahmen für die persönliche Motivierung ihrer Arbeitstätigkeiten bilden.

Aus psychologischer Sicht (vgl. im folgenden Hacker 1986, S. 190) erzeugen konkrete Tätigkeits- oder Handlungsanforderungen einen widersprüchlichen, *instabilen inneren Zustand*, der nach einer Lösung verlangt. Die Übernahme gesellschaftlich *hervorgehobener und bestätigter Verhaltensmuster* führt im Laufe der Tätigkeit zu einer Verringerung des erlebten Widerspruchs und zu einer zumindest zeitweiligen Stabilisierung des inneren Zustandes. Das Erlernen

---

31 Angesichts der "Unbestimmtheit" des Arbeitsvertrages werden solche Wertungen bereits dort wirksam, wo es um die Interpretation oder "Redefinition" des *Arbeitsauftrages*, d.h. um seine Übernahme als *Arbeitsaufgabe* geht (zur Aneignung des Auftrages in Form von Aufgaben und zu seiner "Doppelfunktion" als verbindlicher Auftrag und als Gegenstand eigener Mitwirkung oder Selbstsetzung vgl. Hacker 1986, S. 61, 69f.). Arbeitsaufträge werden erfaßt, bewertet und als interpretierte Aufgabe übernommen (ebd., S. 149): "Die Ziele ergeben sich aus diesen redefinierten Aufgaben. Die wert- und normenbezogenen Ansprüche, das Selbstbild sowie das erlebte Verhältnis von Anforderungen und eigenen Leistungsmöglichkeiten werden über die Zielstellungen regulierend wirksam."

aktueller Motive (im Sinne von "Quasibedürfnissen") beginnt mit der Wiederholung der ansatzweise übernommenen Verhaltensmuster, die aufgrund gesellschaftlicher Bewertungen eine ideelle oder materielle *Bestätigung* erfahren haben. Ein sich bewährendes Motiv kann durch *Verfestigung, Verallgemeinerung und Differenzierung* schließlich zu einer "Motivdisposition" werden.

Betrachtet man die historische Entwicklung der Motivationspsychologie (vgl. Heckhausen 1980, S. 8- 23), so sind menschliche Verhaltensweisen zunächst entweder durch *personale* Faktoren (Eigenschaften, Dispositionen, "Motive") oder durch *situative* Faktoren (äußere Gegebenheiten, "Reize") erklärt worden, bevor die Einseitigkeit dieser dualistischen Sichtweisen durch ein Motivationsmodell überwunden werden konnte, das die *Wechselwirkung* zwischen Person und Situation betont und Handeln damit zugleich als ein "Ergebnis der gegenseitigen Beeinflussung von individuellen Dispositionen und von gegenwärtigen Situationsgegebenheiten" (ebd., S. 17) betrachtet.

"Eine handelnde Person ist ohne Situation so wenig denkbar, wie eine Situation ohne Person. Wir sahen ja, daß bereits die Wahrnehmung und Auffassung der Situation eine besondere Verhaltensleistung ist, die auf dispositionellen Besonderheiten der Informationsverarbeitung beruht. So betrachtet muß sich letztlich alles Handeln in einen ständigen, gegenseitigen Wechselwirkungsprozeß auflösen" (Heckhausen 1980, S. 20).

Anschlußmöglichkeiten für eine soziologische Motivationskonzeption ergeben sich dabei erstens aus dem Versuch, Motivationen als in Person- Umwelt- Bezüge integriert zu begreifen und über "Äquivalenzklassen von Situationen und Persondispositionen" (S. 15f.) zu typologisieren, wodurch verschiedene Situationen als einander "äquivalent" klassifiziert werden und sich persönliche Erwartungen, Wahrnehmungen und Bewertungen der Situation wie der Handlungsmöglichkeiten zu *Motivdispositionen* gruppieren lassen. Zweitens bietet der *Bedeutungsgehalt* (S. 21f.), den eine Situation für das handelnde Individuum bereithält, eine Möglichkeit, die persönlichen Präferenzen, Selektionen, Wahrnehmungen und Bewertungen der Situation auf psychosoziale Prozesse zurückzuführen, durch die bestimmte Motivdispositionen "habituell" an spezifische, sozial vorstrukturierte Situationskontexte "gebunden" sind. Lebensgeschichtliche Erfahrungen mit bestimmten, sozial ungleich verteilten Situationsklassen könnten aus dieser Perspektive in Form von Dispositionen spezifische Wahrnehmungs-, Klassifizierungs- und Bewertungsschemata für künftige Situationen habituell bereithalten (vgl. das Habitus- Feld- Konzept von Bourdieu, Kapitel 4.2).

Diese psychosozial orientierte Richtung scheinen psychologische Motivationskonzepte zu verfolgen, die erstens den gegenseitigen Beeinflussungsprozeß zwischen personengebundenen Dispositionen und Situationsgegebenheiten als eine "Interaktion" (S. 21f.) begreifen und die zweitens die Einengung der "Realisierungsmöglichkeiten" (S. 22f.) des Handelns auf der dispositionellen wie auf der situativen Seite ins Zentrum motivationspsychologischer Betrachtungen

stellen. In einem (durch ihre Handlungsressourcen) begrenzten Rahmen können Handelnde die ihren Dispositionen entsprechenden Situationen aufsuchen oder vorliegende Situationen ihren dispositionellen Präferenzen und Abneigungen entsprechend zu gestalten versuchen: "So schaffen Personen ihre eigene Situationspezifität, indem sie von vornherein die Fülle möglicher Situationseinflüsse eingrenzen, umbiegen, auf einzelne Akzente pointieren" (Heckhausen 1980, S. 22).<sup>32</sup>

Die Berücksichtigung der Realisierungschancen von Handlungen aber "erklärt (...) nicht, warum ein bestimmtes Handeln erfolgt, sondern warum es *nicht* erfolgt; nämlich aus Mangel an Realisierungsmöglichkeiten wegen eingeschränkter situativer, genauer ökologischer Gegebenheiten in der Lebensumwelt. Es ist der langfristige Mangel an Gelegenheiten, der die Entfaltung entsprechender Dispositionen und damit Handlungsmöglichkeiten einschränkt, aber nicht von vornherein einschränken müßte. Der Mangel erscheint deshalb grundsätzlich änderbar, soweit die gegebenen Lebensverhältnisse wirtschaftlich, technisch, kulturell, gesellschaftlich, politisch zu ändern, zu bereichern, zu verbessern sind" (Heckhausen 1980, S. 22).

In Anlehnung an umweltpsychologische Beiträge (z.B. Barkers Konzept des Handlungsfeldes: "behavior setting") lenkt Heckhausen die Aufmerksamkeit auf die Eigenarten von Handlungsfeldern, die in ihnen möglichen, räumlich und zeitlich "angemessenen" Handlungsweisen einzugrenzen, sie zugleich aber auch durch den Aufforderungscharakter des Feldes erst zu ermöglichen, und er bezeichnet das Vorliegen solcher Handlungsfelder als eine "soziokulturelle Realisierungsmöglichkeit (*opportunity structure*)" (S. 23) für Handeln.

"Die Beachtung von Realisierungsmöglichkeiten ist wichtig, um Verhaltensunterschiede, die vor allem zwischen umschriebenen Personengruppen auffallen, zu erklären. So gibt es innerhalb der gleichen Bevölkerung unterschiedliche Realisierungsmöglichkeiten, die institutionalisiert und damit ziemlich stabilisiert sein können. Die Folgen deuten sich in Handlungsunterschieden zwischen männlichen und weiblichen, zwischen Angehörigen verschiedener soziokultureller Lebensräume, zwischen den Zeitgenossen verschiedener Geschichtsepochen an" (Heckhausen 1980, S. 23).

Genau an diesem Punkt kann ein soziologisches Motivationskonzept anschließen, das die "Realisierungsmöglichkeiten" von Handlungsabläufen unter Bezugnahme auf die (Re-)Produktion sozialer Strukturen und die "Adäquanzbeziehungen" zwischen sozialen Institutionen und subjektiven Dispositionen zu erklären versucht. Ein entsprechendes psychosoziales Motivationsverständnis wird gegenwärtig innerhalb der Soziologie noch am ehesten im Habitus- Feld- Konzept von

---

32 Die Idee, Motivationen aus der Interaktion zwischen Person und Situation heraus zu begreifen, geht auf die kognitiv- genetische Entwicklungspsychologie von Jean Piaget (z.B. 1970) zurück, der den gegenseitigen Wechselwirkungsprozeß in einem Regelkreismodell zusammengefaßt hat, in dem das "Assimilieren von Umweltinformationen an kognitive Schemata" und das "Akkomodieren dieser Schemata an die damit nicht übereinstimmenden Informationen und Erfordernisse der Situation" (Heckhausen 1980, S. 21) interaktiv zusammenwirkt.

Pierre Bourdieu vertreten. Diese Annahme soll im folgenden plausibel gemacht werden.

#### **4.2 Die Selbsteinschränkung von Handlungschancen als "Neigung zum Wahrscheinlichen". Der Beitrag des Habitus- Feld- Konzeptes zum Verständnis von Arbeitsmotivationen**

"Worum es im Spiel geht, dessen konstitutive Werte, bilden sich aus in der Verbindung von Spiel und Spiel- Sinn; und obwohl jene außerhalb dieser Beziehung nicht existieren, zwingen sie sich, einmal konstituiert, mit absoluter Notwendigkeit und Evidenz auf. Diese Urform des Fetischismus liegt allem Handeln zugrunde. Der Antrieb - oder die Motivation, wie es zuweilen heißt - steckt weder im materiellen oder symbolischen Zweck des Handelns, wie der naive Finalismus, noch in den Zwängen des Feldes, wie die mechanistische Sicht es will. Er steckt in der Verbindung von Habitus und Feld, so daß der Habitus selber das mitbestimmt, was ihn bestimmt. Sakrales gibt es allein für den Sinn für Sakrales, der dennoch auf das Sakrale als totale Transzendenz stößt. Dies stimmt für jedwede Art von Wert. Die *illusio* im Sinne von Investition ins und Besetzung des Spiels wird Illusion, Selbsttäuschung, Zerstreuung im Pascalschen oder Unwahrhaftigkeit im Sartreschen Sinne nur im Blick von außerhalb des Spiels, vom Standpunkt des unparteiischen Beobachters aus, der nicht spielt und nichts einsetzt. Dieser sich ignorierende Standpunkt des Fremden ignoriert freilich, daß die Investitionen durchaus wohl- begründete Illusionen darstellen" (Bourdieu 1985, S. 75f.).

Auf eine scheinbar paradoxe Weise führt das, was als Motivation eigentlich zur Tätigkeit anregen und Handlungen ermöglichen soll, zugleich zu einer Einschränkung der "Realisierungsmöglichkeiten für Handeln" (Heckhausen). Bedenkt man allerdings, daß jede Aktivierung eine begrenzte Auswahl aus aktualisierbaren, potentiell stimulierenden Motiven bedeutet und auch die Zielausrichtung sinngebender Motive eine klassifizierende Abgrenzung des jeweils Sinnhaften vom Unsinn und Abwegigen verlangt, erscheint die Begrenztheit der Realisierungschancen von Handlungsweisen keineswegs widersinnig. Die Schlüsselfrage ist nun, wie es dazu kommt, daß Fernfahrer offenbar dazu geneigt sind, die spezifischen Risikokonstellationen ihrer Arbeits- und Berufswelt in Form subjektiver Arbeits- und Leistungsmotivationen zu übernehmen.

Wie der zitierte Auszug aus einem Text von Pierre Bourdieu andeutet, sollen die "soziokulturellen" Möglichkeitsgrenzen für die Realisierung von Tätigkeiten und Handlungsweisen in der *Verbindung* gesucht werden, die zwischen selbst-einschränkenden subjektiven Erwartungen (in Form habitualisierter Motivdispositionen) und den mit der Institutionalisierung sozialer Felder gegebenen objektiven Wahrscheinlichkeiten besteht, bestimmte Handlungen mangels geeigneter Ressourcen nicht tätigen zu können. Ich gehe dabei von der Annahme aus, daß die Entstehung und Reproduktion gruppenspezifischer Realisierungsmöglich-

keiten sich nicht allein aus der ungleichen Verteilung von "objektiven" Handlungschancen, dem "Kapital" als einem "Instrument zur Aneignung von Chancen" (Bourdieu 1987, S. 119), erklären läßt, sondern daß die Hauptlast der Erklärung darin liegt, plausibel zu machen, in welcher Weise die "objektiven Zwänge" auf Motivationen treffen, die eine "Neigung zum Wahrscheinlichen" (Bourdieu 1981, S. 181) aktivieren und diesen Ethos, aus der Notwendigkeit eine Tugend zu machen, mit sozialem und persönlichem Sinn versehen.

Motiviert sein bedeutet, sich einem Spiel hinzugeben, das für die Spieler "subjektiven Sinn, d.h. Bedeutung und Daseinsgrund, aber auch Richtung, Orientierung, Zukunft bekommt" (Bourdieu 1987, S. 122), und von diesem Spiel- Sinn bleibt auch die Arbeitswelt nicht verschont (vgl. Kapitel 5.1). Ein soziokulturelles Konzept, das die Motivation arbeits- und berufsbedingter Risiken deuten und erklären will, muß an der aktiven *Selbsteinschränkung* der Handlungsmöglichkeiten ansetzen, um begreifbar machen zu können, warum die Handelnden in einer oft selbstzerstörerischen "Liebe zum Schicksal" Entscheidungen treffen, die aus einer spezifischen sozialen Lage erwachsen (Bourdieu 1982, S. 286), warum sie in bescheidener Weise "nach den eigenen Möglichkeiten leben" und sich dabei mit einem anspruchslosen Sinn für Realitäten auf das Erreichbare, das Mögliche und Wahrscheinliche konzentrieren (Bourdieu 1987, S. 120f.).

*"Das Verhältnis zu Möglichkeiten ist ein Verhältnis zu Machtbefugnissen, und der Sinn der wahrscheinlichen Zukunft entsteht in dem verlängerten Verhältnis zu einer nach den Kategorien des (für uns) Möglichen und des (für uns) Unmöglichen strukturierten Welt, also nach den Kategorien des von vornherein von anderen Angeeigneten und anderen Gehörigen und des von vornherein uns Zustehenden. Der Habitus als Grundlage einer selektiven Wahrnehmung von Indizien, die eher zu seiner Bestätigung und Bekräftigung taugen, und als Matrix zur Erzeugung von Reaktionen, die an alle mit den (früheren) Bedingungen seiner Erzeugung identischen oder homologen objektiven Bedingungen vorangepaßt sind, wird entsprechend einer wahrscheinlichen Zukunft festgelegt, die er vorwegnimmt und mit herbeiführt, weil er sie direkt aus der Gegenwart der vermuteten Welt als der einzigen herausliest, die er je erkennen kann"* (Bourdieu 1987, S. 120).

Die Herausbildung von relativ beständigen, verallgemeinerten Motiv*dispositionen*, die auf die Arbeitstätigkeit bezogen sind, erscheint als ein geeigneter Ansatzpunkt, den sozialen Prozeß der Entstehung von Leistungs-, Eigenbelastungs- und Selbstbeanspruchungs- Motiven bei Fernfahrern besser zu verstehen. Unter "Dispositionen" werden in der Psychologie entweder die "Anlagen" zur Entwicklung der persönlichen psychischen Qualitäten aufgefaßt oder eine bestimmte Eigenart oder Eigenschaft von Individuen verstanden, auf eine bestimmte Klasse von Situationen in einer ihnen jeweils spezifischen Weise zu reagieren (vgl. Drever und Fröhlich 1975, S. 92). An dieser Stelle ist das *Habitus- Feld- Konzept* des französischen Soziologen Pierre Bourdieu anschlufähig, der sich in den letzten Jahren eingehender mit dem "anthropologischen Fundament" einer Theorie der Praxis beschäftigt hat (vgl. 1989, S. 396f.).

"Die Konditionierungen, die mit einer bestimmten Klasse von Existenzbedingungen verknüpft sind, erzeugen die *Habitusformen* als Systeme dauerhafter und übertragbarer *Dispositionen*, als strukturierte Strukturen, die wie geschaffen sind, als strukturierende Strukturen zu fungieren, d.h. als Erzeugungs- und Ordnungsgrundlagen für Praktiken und Vorstellungen, die objektiv an ihr Ziel angepaßt sein können, ohne jedoch bewußtes Anstreben von Zwecken und ausdrückliche Beherrschung der zu deren Erreichung erforderlichen Operationen vorauszusetzen, die objektiv 'geregelt' und 'regelmäßig' sind, ohne irgendwie das Ergebnis der Einhaltung von Regeln zu sein, und genau deswegen kollektiv aufeinander abgestimmt sind, ohne aus dem ordnenden Handeln eines Dirigenten hervorgegangen zu sein" (Bourdieu 1987, S. 98f.).<sup>33</sup>

Diese Formulierungen dürfen nicht in einem sozialdeterministischen Sinne mißverstanden werden.<sup>34</sup> Bourdieu begreift das Verhältnis zwischen Habitus und sozialem Feld, an das dieser angepaßt ist, als eine Art unterbewußte und vor-reflexive Komplizenschaft, da der Habitus sich in bezug auf die dem Feld inwohnende spezifische "Notwendigkeit" konstituiert hat (vgl. Bourdieu 1989, S. 397). Der Habitus ist nur *ein* Prinzip unter anderen, das zur Erzeugung von Praktiken beiträgt (vgl. ebd.): Obwohl er sicher häufiger als jedes andere Erzeugungsprinzip im Einsatz ist, "ist doch nicht auszuschließen, daß unter gewissen Umständen - insbesondere in Krisensituationen, in denen die unmittelbare Angepaßtheit von Habitus und Feld auseinanderbricht - andere Prinzipien, so das bewußte und rationale Kalkül, an seine Stelle treten."<sup>35</sup>

---

33 "Die Bezeichnung 'Disposition' scheint in besonderem Maß geeignet, das auszudrücken, was der (als System von Dispositionen definierte) Begriff des Habitus umfaßt: Sie bringt zunächst das *Resultat einer organisierenden Aktion* zum Ausdruck und führt damit einen solchen Worten wie 'Struktur' verwandten Sinn ein; sie benennt im weiteren eine *Seinsweise*, einen *habituellen Zustand* (besonders des Körpers) und vor allem eine *Prädisposition*, eine *Tendenz*, einen *Hang* oder eine *Neigung*" (Bourdieu 1979, S. 446).

34 "Selbst in dem Fall, wo die Habitusformen der Handlungssubjekte gänzlich übereinstimmen und die Verkettung der Aktionen und Reaktionen von außen insgesamt vorhersehbar wird, bleibt der Ausgang der Interaktion so lange ungewiß, wie die Sequenz noch nicht beendet ist. Diese Ungewißheit (...) reicht aus, um nicht allein die Erfahrung der Praxis (...), sondern die Praxis selbst zu modifizieren, indem sie Strategien begründet, deren Ziel es sein kann, den wahrscheinlichsten Ausgang zu meiden" (Bourdieu 1979, S. 226; vgl. auch 1981).

35 Pierre Bourdieu ermöglicht ein soziologisches Verständnis dessen, was in der Anthropologie als "Gewißheit des Selbstverständlichen" (vgl. Gehlen 1974, S. 72) bezeichnet wird. "Es sieht so aus, als ob in dem Element 'Tradition' etwas für unsere innere Gesundheit Unverzichtbares steckte. (...) In Traditionen des Verhaltens, des Wertens und Geltenlassens werden doch, in langen Zeiten herausexperimentiert, Fundamente gelegt, die man nicht dauernd in Frage stellen muß, die keine Entscheidungszumutungen stellen, weil sie habitualisiert sind. Und außerdem ist unser Einverständnis mit den anderen im gleichen Traditionsrahmen ja konfliktlos schon gegeben. (...) Das ist eine ungeheure Entlastung, die wir für eine ewige Belastung mit dem '*discriminative strain*', dem Unterscheidungs- und Entscheidungsdruck, preisgegeben haben. Und weiter: nur auf der Basis des Selbstverständlichen, gewohnheitsmäßig Gewordenen und der Kritik und Kontrolle Entzogenen kann man 'sublimieren', kann man hohe Lösungen improvisieren oder einmal im vollen Bewußtsein

Der Habitus "wirkt" wie eine Art "Spiel- Sinn", der die Erzeugung unendlich vieler "Spielzüge" entsprechend der unendlichen Vielfalt möglicher Spielsituationen erlaubt, wobei Bourdieu den *Sinn* für ein bestimmtes Spiel als eine verinnerlichte Form der "Notwendigkeit" betrachtet, um die es in dem jeweiligen Spiel geht (vgl. 1989, S. 399). Habitus und Spielsinn fungieren wie eine *amor fati*, eine "Liebe zum Schicksal", die aus dem Notwendigen und Unausweichlichen eine Tugend macht (vgl. 1987, S. 100f.; 1989, S. 399). In dieser Tugend kommen Klassifizierungs- oder Bewertungsschemata zum Tragen, die den Handelnden in Entscheidungsangelegenheiten entlasten, indem bestimmte Optionen aus der spezifischen Lebenserfahrung heraus als undenkbar, unrealistisch, wenig erfolgversprechend oder als unmöglich erscheinen, während andere Optionen sich vom Gefühl wie vom Verstand her als vernünftig, als das einzig richtige, als vertraut und bewährt aufdrängen. Meine These ist, daß die Verfügung über ein "System von Dispositionen", das den vertrauten Handlungsfeldern angepaßt ist und deshalb die Vorstellungen und Praktiken in einem gewissen Rahmen auf die typischen Handlungssituationen des Feldes "einstellt" bzw. "voranpaßt", auch die soziale Entstehung relativ stabiler Motivkomplexe begleitet, die in typischen *Einstellungen zur Arbeit* zum Ausdruck kommen.

In der Arbeitspsychologie wird die individuelle Aneignung von Motiven in Form "habituelle[r] Einstellungen" auf die Verinnerlichung sozialer Normen zurückgeführt (vgl. z.B. Hacker 1986, S. 500; vgl. auch S. 177f, 189f.). In der soziologischen Literatur wird der Begriff der sozialen Norm üblicherweise im Zusammenhang mit allgemeingültigen Verhaltensregeln benutzt, deren Einhaltung mit einem gewissen Grad an Verbindlichkeit (Verpflichtung) von anderen erwartet und gegebenenfalls positiv oder negativ sanktioniert wird (vgl. Lamnek 1989, S. 468).<sup>36</sup> Ohne die Wirksamkeit sozialer Normen prinzipiell in Frage stellen zu wollen, trägt die Verwendung des Normbegriffs in der Arbeitspsychologie eher den Charakter eines "Jokers", der eine fächerübergreifende Verständigung ermöglicht und damit Anschlußfähigkeit demonstriert, zugleich aber auch die noch fehlenden inhaltlichen Konzepte im interdisziplinären Zusammenspiel zwischen Psychologie und Soziologie als vorläufiger Statthalter zu ersetzen hat. Die Verwendung normativer Konzepte erscheint mir vor allem deshalb als problematisch, weil sich wesentliche Aspekte der Arbeitskultur der Fernfahrer durch den Normbegriff nicht angemessen begreifen lassen (vgl. Kapitel 5).

---

des Gewichts und Risikos ein geistiges oder moralisches Experiment versuchen" (Gehlen 1974, S. 64). Erst wenn das Selbstverständliche als kritisch und unsicher erfahren wird, müssen neue Selbstverständlichkeiten erzeugt und habitualisiert werden.

36 In der strukturfunktionalistischen Theorie von Talcott Parsons ist der Verpflichtungs- und Sanktionscharakter sozialer Normen stark betont worden, was zur Verbreitung der Metapher von der Verinnerlichung äußerer (sozialer) Zwänge beigetragen hat.

Hier zeigt das Habituskonzept von Bourdieu seine Vorzüge, da es anders als die an "diskursivem" Bewußtsein, an "Regeln" und kommunizierbaren *Handlungserwartungen* orientierten kognitiven und normativen Konzeptionen die "dunkle", körpernahe Seite sozialer Handlungsregulation thematisiert. Der Bezugspunkt zur näheren Bestimmung des Verhältnisses zwischen "Subjekt" und "Objekt" ist hier nicht die in der kognitiven Psychologie mittlerweile weitverbreitete Metaphorik der *mentalen Repräsentation* (z.B. mentale Modelle, operative Abbilder, semantische Netze, subjektive Theorien). Das Habituskonzept ist nicht auf die Entstehung von *Wissen* im engeren, kognitiven Sinne ausgerichtet, sondern versucht die Herausbildung von emotionalen Präferenzen und Ablehnungen, Bevorzugen und Benachteiligungen auf ein einverleibtes *Wert(ungs)-system* ("System von Klassifikationsschemata"; Bourdieu 1982, S. 283) zurückzuführen, das - wie der *Geschmack* als ein erworbenes "Unterscheidungs- und Beurteilungsvermögen" (ebd., S. 727 im Anschluß an Kant) - auf einem Gefühl für das Gegensätzliche beruht und daraus systematisch die Affinitäten und die Kohärenz des Arbeits- und *Lebensstils* eines Subjekts oder einer sozialen Gruppe entwickelt (vgl. ebd., S. 282f.).

Jede Stilisierung bedarf eines subjektiven Unterscheidungsvermögens und objektiver Freiräume, in denen sich Unterscheidungen mit einer bestimmten Bandbreite als Stil vergegenständlichen können. Meine These ist, daß Stilisierungen sich nur dann angemessen begreifen lassen, wenn sie als Ergebnis des Zusammenspiels zwischen Subjekten und ihrer (sozialen) Umwelt verstanden werden, so daß sich der Stil streng genommen nur mit erheblichen Wirklichkeitsverlusten analytisch in eine subjektive und objektive Dimension aufspalten läßt. Der Stil ist eine ganzheitliche Konfiguration des stilbildenden, subjektiven *Geschmacks* samt seiner zahlreichen charakteristischen Vergegenständlichungen, analog zu wechselseitigen Durchdringungen, durch die das dialektische Verhältnis zwischen Habitus und Feld gekennzeichnet ist.<sup>37</sup>

---

37 Mit dem Augenmerk auf die Herausbildung eines charakteristischen *Stils* überwindet Bourdieu die anthropologischen Grenzen des Konzeptes generativer Grammatik von Chomsky, und die Bedeutung von Erwin Panofsky für die Entwicklung des Habitusbegriffs wird deutlich (vgl. 1974, S. 125ff., hier: S. 132, 143f. und 152f.; zur Kritik von Bourdieu an Chomsky vgl. 1987, S. 61, 72). Der Habitus als "Zusammenspiel bereits im voraus assimilierter Grundmuster" (Bourdieu 1974, S. 143) läßt sich am Beispiel der musikalischen Praxis verdeutlichen. Aus einer endlichen Anzahl von Tönen bzw. Tonfolgen sind schier unendliche Variationen möglich, wobei die Unendlichkeit allerdings durch die Unterscheidung des bloßen Geräusches von der Musik eingeschränkt ist, die gewissermaßen einen "sinnvollen" Zusammenhang der Noten verlangt (Melodien, musikalische Stile) und sich deshalb als ein Medium sozialer Geschmacksbildung eignet.

Die Vorstellungen von Bourdieu über den "Habitus" als ein Geschmack erzeugendes und klassifizierendes System lassen sich durch (sozial)psychologische Konzepte erweitern, die im Anschluß an die "Georgische Schule" der sowjetischen Psychologie (Uznadze, Prangišvili etc.) mit dem Begriff der (fixierten) *Einstellung* operieren (vgl. Vorweg 1976; Arnold 1985, S. 137ff.): Im Anschluß an theoretische Überlegungen und empirische Experimente werden "Einstellungen" dabei als eine qualitative Modifikation des gesamten Organismus begriffen, die weitgehend vor- und unbewußt abläuft, als eine "ganzheitliche" Gerichtetheit der Persönlichkeit, eine Aktivität des Subjekts als Ganzes, die bei einer Störung der Kongruenzbedingungen zwischen einverlebten Erwartungen (von Wahrscheinlichkeiten) und tatsächlichen Ereignissen im sozialen Feld eine "Objektivierung der Situation" verlangt, d.h. bewußte Prozesse der Überprüfung des "Eingestelltseins" *auf die Situation*.<sup>38</sup>

Anhand zahlreicher experimenteller Ergebnisse wird die *Einstellung* als *Zustand des ganzheitlichen Subjekts* betrachtet, "als einen Faktor (...), der die innere Organisation oder Disposition, die innere Verbundenheit, die Kontinuität des Verhaltens und die strukturelle Beständigkeit der Tätigkeit des Individuums bei ständigem Wechsel der Tätigkeitsbedingungen konstituiert" (Prangišvili 1976b, S. 60f.).

Die im Habitus verkörperte enge Verbindung zwischen praktischem *Glauben* und *Leib* (vgl. Bourdieu 1987, S. 122ff.) setzt den bei Max Weber nur sehr cursorisch entwickelten Ansatz *affektuelle* Handlungsmomente fort. In seinem Konzept der "legitimen Ordnung" unterscheidet Weber bekanntlich verschiedene Arten von Beweggründen, durch die die Legitimität einer Ordnung äußerlich oder innerlich garantiert wird und die den Handelnden dazu veranlassen, einer bestimmten Ordnung eine legitime Geltung zuzuschreiben (vgl. 1980, S. 17- 20). Meine These ist, daß sich mit dem Habituskonzept erstens an die "gefühlsmäßige Hingabe" bei der affektuellen Sicherung legitimer Ordnungen anknüpfen läßt und sich zweitens an Webers Verständnis des "*affektuellen* (insbesondere: emotionalen) Glaubens" an eine Geltung des neu Offenbaren oder des Vorbildlichen (Stichwort: "Charisma") anschließen läßt, mit dem Weber einen eher unbewußten, gefühlsmäßigen "Glauben" abgrenzt gegenüber dem *bewußten*, wertratio-

---

38 In der georgischen Einstellungspsychologie wird unter einer "fixierten Einstellung" eine relativ dauerhaft angeeignete spezifische "Organisiertheit" und "Ausrichtung" aller psychischen Prozesse einer Persönlichkeit in bezug auf eine bestimmte Situation" verstanden, was dem Verständnis von "Konditionierung" bei Bourdieu recht nahe kommt: "Reize existieren für die Praxis nicht in ihrer objektiven Wahrheit als *bedingte und konventionelle* Auslöser, da sie nur wirken, wenn sie auf Handelnde treffen, die darauf konditioniert sind, sie zu *erkennen*" (Bourdieu 1987, S. 99), d.h. die entsprechend auf die Reize "eingestellt" sind (vgl. auch die Vorschläge für eine "*experimentelle Soziologie*" in Bourdieu 1981, Anmerkung 10, S. 210f, wo Bourdieu sich auf die Wahrnehmungsexperimente von H. Helson bezieht).

nalen Glauben an letzte, *verpflichtende* (ethische, ästhetische, religiöse etc.) Werte und die Geltung des als absolut gültig Erschlossenen.

"Als Produkt der Geschichte produziert der Habitus individuelle und kollektive Praktiken, also Geschichte, nach den von der Geschichte erzeugten Schemata; er gewährleistet die aktive Präsenz früherer Erfahrungen, die sich in jedem Organismus in Gestalt von Wahrnehmungs-, Denk- und Handlungsschemata niederschlagen und die Übereinstimmung und Konstanz der Praktiken im Zeitverlauf viel sicherer als alle formalen Regeln und expliziten Normen zu gewährleisten suchen. [...] Da er ein erworbenes System von Erzeugungsschemata ist, können mit dem Habitus alle Gedanken, Wahrnehmungen und Handlungen, und nur diese, frei hervor gebracht werden, die innerhalb der Grenzen der besonderen Bedingungen seiner eigenen Hervorbringung liegen" (1987, S. 101f.).

Mit dem Habituskonzept läßt sich ein viel weiter gestecktes Feld sozialer Handlungsregulation erschließen als dies der Normbegriff erlaubt. Dies wird vor allem dort deutlich, wo Pierre Bourdieu (vgl. 1979, S. 203ff.) die "Illusion der Regel" kritisiert, von der sich normative Konzeptionen blenden lassen, sobald sie die Unterschiede zwischen den praktischen "Schemata" des Habitus, den zur Erklärung von Praxisformen konstruierten theoretischen "Modellen" und den explizit formulierten Handlungsregeln im Sinne grammatikalischer, moralischer oder rechtlicher "Normen" verkennen.

Im Habituskonzept verzichtet Bourdieu auf eine Bezugnahme auf den sehr vieldeutig verwendeten Begriff der *Regel*<sup>39</sup>, der entweder auf ein Prinzip verweist, das die Handlung erklärt, auf eine Norm, die sie anleitet (vgl. Bourdieu 1979, S. 210f.) oder auf eine statistische Wahrscheinlichkeit. Der Schlüssel zum Verständnis der soziopsychischen Wirkungsweise des Habitus liegt im *Schema*-Begriff begründet, der von Bourdieu sicher nicht zufällig gewählt worden ist.<sup>40</sup> Pierre Bourdieu geht davon aus, daß eine kleine, endliche Anzahl von "Schemata" genügen, um unendlich viele, sich stets an neue Situationen anpassende Praktiken zu erzeugen, ohne daß hierfür die Schemata als explizite Prinzipien formuliert werden müßten (1979, S. 204; vgl. auch das Verständnis der Praxis als *Übertragung von Schemata*, 1987, S. 172).

Die Verwandtschaft zur Verwendung des Schema-Konzeptes in der Psychologie, beispielsweise bei Jean Piaget, ist offensichtlich. Ähnlich wie Bourdieu hat Piaget versucht, die

---

39 "Von der Regelmäßigkeit, d.h. von dem, was in einer bestimmten, statistisch meßbaren Häufigkeit geschieht, und der Formel zur ihrer Erklärung zum bewußt erlassenen und eingehaltenen *Reglement* übergehen oder zur *unbewußten Regulierung* durch einen mysteriösen zerebralen oder sozialen Mechanismus, das sind die beiden üblichsten Formen des schleichenden Übergangs vom Modell der Realität zur Realität des Modells" (Bourdieu 1987, S. 75).

40 In seiner sprachlichen Bedeutung ist "Schema" hier eher im Sinne von Grundform, Muster, Figur oder Haltung zu verstehen, weniger als ein Entwurf (vgl. Duden "Etymologie" 1989, S. 625).

gängigen Irrwege zu meiden, auf denen Subjekt und Objekt der Handlung entweder polarisierend voneinander getrennt oder undifferenziert miteinander verschmolzen werden, anstatt ihr wechselseitiges, "dialektisches" Zusammenspiel zu erfassen. Die menschliche Praxis, die sich in enger Beziehung zu Umweltgegebenheiten vollziehen muß, erfordert fortdauernde Anpassungs- und Veränderungsprozesse, die sowohl Piaget als auch Bourdieu in einer Form verstehen, die an sich selbst regulierende, kybernetische *Regelkreise* erinnert.

Während das Regelkreis-Modell bei Pierre Bourdieu allerdings in der "Dialektik von *opus operatum* und *modus operandi*, von objektivierten und einverlebten Ergebnissen der historischen Praxis, von Strukturen und Habitusformen" (1987, S. 98) eher verborgen bleibt<sup>41</sup>, beschäftigt sich Piaget auch explizit mit "Äquilibrationsprozessen", die auf konstruktiver Selbstregulation beruhen (vgl. Wetzel 1980, S. 123ff.). Am Beispiel menschlicher Intelligenz läßt sich der Anpassungs- und Veränderungscharakter von *Schematisierungen* im Gleichgewicht der wechselseitigen Austauschprozesse zwischen aktiven Subjekten und der eigenständig existierenden Objektwelt verdeutlichen (vgl. Piaget 1970): Während durch die gedankliche "Assimilation" Objekte in die bestehenden subjektiven "Verhaltenschemata" und Tätigkeitsformen *einverleibt* werden, kann diese Verinnerlichung nur dann wirklichkeitsadäquat erfolgen, sofern gleichzeitig eine "Akkomodation" des Verhaltens an die Eigenartigkeiten der Gegenstände und die Eigentümlichkeiten der Situation stattfindet, und zwar mittels Anpassung bzw. Differenzierung der vorhandenen subjektiven Tätigkeitsformen und Verhaltensschemata.

Trotz dieser konzeptuellen Nähe der beiden strukturalistisch gefärbten Ansätze, sind die Schemata des Habitus nicht mit den "Verhaltensschemata"<sup>42</sup> zu verwechseln, die bei Piaget in einem viel konkreteren und kognitivistischen Sinn verstanden werden als dies Bourdieu für die "Handlungsschemata" des Habitus -

---

41 Ein Denken in Regelkreisen ist bei Bourdieu erstens dort zu finden, wo es um Rückkopplungsprozesse - oder wie Max Weber es formulieren würde: "Adäquanzbeziehungen" - zwischen sozialem Feld und Habitus geht, zweitens in Vorstellungen über die soziale Reproduktion der Gesellschaftsordnung und des Produktionsapparates (vgl. z.B. 1987, S. 236f.).

42 Vgl. z.B. die Unterscheidung zwischen "Verhaltensschemata" und "Organisation (Struktur)" sowie die Vorstellung, daß sich die Verhaltensschemata aufgrund der Verschiedenheit der Gegenstände differenzieren, an die sich das Assimilationsschema akkomodieren muß (Piaget 1969, S. 413 und 416). Das Habitus-Konzept dagegen zielt eher auf den Aspekt der "Organisation" bzw. der Tiefenstruktur der Einverleibung (Assimilation) und Vergegenständlichung, und vertritt dabei eine Methode, vom Abstrakten zum Konkreten aufzusteigen, wie dies Karl Marx (1974, S. 21f.) für die politische Ökonomie gefordert hat. Die Veränderung eines Habitus durch Einverleibung *neuer* Elemente in seine Erzeugungsschemata ist ein relativ seltener Vorgang, weil der habituelle Strukturierungsstil gegenüber unmittelbaren und "leichten" Umwelteinflüssen weitgehend abgeschirmt ist (in diesem Sinne kommt er vielleicht systemtheoretischen Vorstellungen eines "autopoietischen" Systems nahe). Die *Akkomodation* der vorhandenen Schemata an neue Gegebenheiten in der Umwelt, die auf der kognitiven Ebene der Handlungsregulation relativ schnell und flexibel verläuft, dürfte auf den von Kognitionen entlasteten, nicht-rationalen Ebenen vergleichsweise schwerfällig verlaufen (Stichwort: "Macht der Gewohnheit", Routinisierung des Handelns).

als einem "Analogie stiftenden und auf Analogien basierenden Operator" (1982, S. 282) - vorsieht. Während "*Verhaltensschemata*" entstehen, sobald ein Verhalten "sich spontan zu wiederholen und dabei zu schematisieren beginnt" (Piaget 1969, S. 413), begreift Piaget die "*Organisation*" bzw. Struktur der Verhaltensschemata als "Ergebnis der wiederholten Anwendung ein und desselben Assimilationsschemas an vielen Gegenständen und Situationen" (ebd., S. 413f.) und kommt damit dem Habitusverständnis bei Bourdieu relativ nahe, bei dem die Erzeugungsschemata des Habitus gewissermaßen als ein Organisationsmechanismus menschlicher Wahrnehmungen, Bewertungen und Handlungen fungieren.

Gleichzeitig greift Bourdieu dort über Piaget hinaus, wo er die anthropologische Invarianz der Austauschbeziehungen zwischen den Subjekten und ihrer Umwelt durch das Verhältnis zwischen Habitus und Feld soziologisch qualifiziert. Bourdieus *Habitus- Feld- Konzept* eröffnet einen Zugang zu einer soziologischen Theorie der Selbstorganisation. Das erneute Erfahren, Wiedererkennen und Generalisieren bei der Herausbildung habitueller Erzeugungsschemata ist kein Resultat einfacher "Wiederholungen" oder einer allgemeinen Tendenz des Assimilationsschemas, an allen Dingen zur Anwendung zu gelangen und auf diese Weise das gesamte wahrgenommene Universum zu erobern, wie Piaget meint (1969, S. 416). Die Erzeugungsschemata bilden sich nicht in einem sozialhistorischen Vakuum heraus, sondern in Fokussierung auf die besonderen gesellschaftlichen Räume, in denen die Subjekte leben und ihre praktischen Erfahrungen machen. Die Schematisierungsleistung ist keine Folge der Verstärkung, die aus der Wiederholung resultiert, sondern der relativen Dauerhaftigkeit der jeweiligen "Position" oder "Stellung" in den Räumen der sozialen Welt. Gemeinsame Grundformen oder "Schemata" bilden sich in der Beziehung auf jeweils spezifische "Klassen" von Lebensbedingungen heraus, die über einen längeren Zeitraum hindurch relativ konstant bleiben und deshalb zu einem relativ beständigen "System dauerhafter und übertragbarer Dispositionen" (Habitus) führen.

"Kurz, als *Erzeugnis* einer bestimmten Klasse objektiver Regelmäßigkeiten sucht der Habitus die 'vernünftigen' Verhaltensweisen des 'Alltagsverstandes' zu erzeugen, und nur diese, die in den Grenzen dieser Regelmäßigkeiten möglich sind und alle Aussicht auf Belohnung haben, weil sie objektiv der Logik angepaßt sind, die für ein bestimmtes Feld typisch ist, dessen objektive Zukunft sie vorwegnehmen. Zugleich trachtet der Habitus, 'ohne Gewalt, List oder Streit' alle 'Dummheiten' ('so etwas tut man nicht'), also alle Verhaltensweisen auszuschließen, die gemäßregelt werden müssen, weil sie mit den objektiven Bedingungen unvereinbar sind" (Bourdieu 1987, S. 104).

Mangels angemessenerer Denkmittel muß man sich die Beziehung zwischen Habitus und Feld etwa nach Art des dynamischen Gleichgewichtskonzeptes vorstellen, das Piaget vertreten hat. Der praktische soziale Sinn für Gewinn- und Verlustchancen führt keineswegs zu einer Harmonisierung gesellschaftlicher Verhältnisse, da sich die sozialen Kräfteverhältnisse jeweils als Resultate aktiver

Auseinandersetzungen erweisen und die vorweggenommene Anpassung des Habitus an die objektiven Bedingungen lediglich einen - bei Identität oder Homologie zwischen den Erzeugungs- und Anwendungsbedingungen - vorhandenen "Sonderfall des Möglichen" darstellt (vgl. Bourdieu 1987, S. 117; 1981, S. 170ff.).<sup>43</sup> Die Erzeugungsschemata des Habitus und die Zwänge und Chancen der sozialen Felder, auf die er verwiesen ist, verlaufen in jeweils relativ eigenständigen Entwicklungen, die in Richtung eines dynamischen Gleichgewichtes tendieren mögen, bei Mißlingen der Anpassung aber Krisen hervorrufen.

"Die vom Habitus in (...) umgekehrter Vorwegnahme der Zukunft bewirkte Gegenwart der Vergangenheit ist nie besser erkennbar, als wenn der Sinn der wahrscheinlichen Zukunft plötzlich Lügen gestraft wird und Dispositionen, die infolge eines Effekts der Hysterese (wie bei dem von Marx gern zitierten Don Quichotte) schlecht an die objektiven Möglichkeiten angepaßt sind, bestraft werden, weil das Milieu, auf das sie real treffen, zu weit von dem entfernt ist, zu dem sie objektiv passen. Das Weiterwirken der Erstkonditionierungen in Gestalt des Habitus nämlich kann auch und ebensogut die Fälle erklären, wo sich Dispositionen *unerwünscht* auswirken und Praktiken den vorliegenden Bedingungen objektiv unangepaßt, weil objektiv für überholte oder beseitigte Bedingungen passend sind. Die Neigung zum Verharren in ihrem Sosein, welche bei Gruppen unter anderem darauf zurückgeht, daß die Handelnden der Gruppe dauerhafte Dispositionen aufweisen, die sich unter Umständen länger halten als die ökonomischen und sozialen Bedingungen ihrer Erzeugung, kann Grundlage sowohl von Nichtanpassung wie von Anpassung, von Auflehnung wie von Resignation sein" (Bourdieu 1987, S. 117).

Während die Protagonisten der "kognitiven Wende" in der Psychologie angetreten sind, das "theoretische Vakuum zwischen Kognition und Handlung" (Miller, Galanter und Pribram 1973, S. 20; im Original 1960), d.h. die Lücke zwischen "Wissen" und "Handlung" zu füllen, könnte man meinen, daß sich Bourdieu eher mit der Leere zwischen (leiblicher) *Erfahrung* und Handlung beschäftigt, einem Niemandsland, das von den herkömmlichen, auf Kognitionen, rationales Handeln oder normative Regeln spezialisierten sozialwissenschaftlichen Theorien gemieden wird. Die Verwendung des Schema- Konzeptes in der Psychologie, die zuweilen leicht kognitivistisch gefärbt ist, zeigt deutliche Par-

---

43 Die gesellschaftliche Praxis läßt sich selbstverständlich nicht ausschließlich durch Verwendung von Metaphern beschreiben und begreifen, die der Gleichgewichtstheorie zuzuordnen sind. Dennoch hat die überraschende Beständigkeit gesellschaftlicher Strukturen die Sozialtheorien immer wieder dazu verleitet, den Reproduktionsaspekt in den Vordergrund zu stellen. Hier dürften auch die Stärken des Habitus- Feld- Konzeptes liegen, ohne damit die Untersuchung sozialer Krisen ausschließen zu wollen. Daß die impliziten Gleichgewichtsvorstellungen Bourdieus gerade *nicht* dazu führen, soziale Konflikte, Kämpfe und Konkurrenzverhältnisse aus den Austauschbeziehungen auszublenden, belegen seine empirischen Studien. Zudem bringt die Verwendung des Kapitalkonzeptes - "Kapital" als Instrument zur Aneignung von Chancen (1987, S. 119) und Bewältigung von Risiken - eine zusätzliche Dynamik in das Anpassungsverhältnis zwischen Habitus und Feld.

allelen zu dem Verständnis des Habitus bei Bourdieu als einem "System von Erzeugungsschemata", mit dem sich jene Gedanken, Wahrnehmungen und Handlungen spielend hervorbringen lassen, die innerhalb der Erfahrungsgrenzen der Herausbildung des Habitus liegen (vgl. Abb. 18).<sup>44</sup>

Der Schematheorie werden vor allem begriffliche Schwächen, Vagheit, mangelnde Falsifizierbarkeit und Probleme beim Übergang von der unbewußten zur bewußten Informationsverarbeitung vorgehalten (vgl. Mandl et al. 1988, S. 134), das sind Kritikpunkte, die sich auch gegen das Habituskonzept von Bourdieu einwenden lassen, sobald man dessen Erklärungsanspruch überfrachtet. Die auf den *strukturellen* Aspekt beim Erwerb von Wissen oder Handlungskompetenz konzentrierte Schemakonzeption ist sicherlich weniger gut als andere Theorien dafür geeignet, den Wissenserwerb durch Integration struktureller und prozeduraler Aspekte als Aufbau und Verfeinerung der mentalen Repräsentation der Wirklichkeit zu begreifen (vgl. Mandl et al. 1988, S. 156). Das Schematisierungsmodell deckt nur einen groben Bereich psychosozialer Handlungsregulation ab. Für feinere Analysen und ein umfassenderes Verständnis sollten *ergänzende* Ansätze für eine *integrierte* Sichtweise hinzugezogen werden, im Anschluß an eine Klärung des Zusammenspiels zwischen habituellen Schemata und Formen mentaler Repräsentation.<sup>45</sup> Auch in dieser Richtung ist vom strukturalistisch gefärbten Habituskonzept Bourdieus noch ein enormes Innovationspotential zu erwarten.

Trotz oberflächlicher Ähnlichkeiten, z.B. was die Vorstellung einer Transformation endlicher Tiefenstrukturen in unendliche Oberflächenstrukturen be-

---

44 Quellen des Schema-Konzeptes lassen sich auf soziologischer Seite bei Alfred Schütz (1981, S. 105ff.; zuerst 1932) finden, der den geordneten Sinnzusammenhang menschlicher Erfahrungen als "Schemata der Erfahrung" definierte; mittels "synthetischer Rekognition" werden Erlebnisse in den Gesamtzusammenhang der Erfahrung eingeordnet, wodurch die Erfahrungsschemata als "Deutungsschemata" fungieren. Auch in der Psychologie ist für die aktive Organisation von vergangenen Erfahrungen der Begriff "Schema" verwendet worden (z.B. 1932 von Bartlett, zitiert nach Miller et al. 1973, S. 17; vgl. auch die Verwendung des Schema-Begriffs in der Gestalttheorie, z.B. bei G. E. Müller, *Komplextheorie und Gestalttheorie. Ein Beitrag zur Wahrnehmungspsychologie*, Göttingen 1923).

45 Gemeint sind z.B. "mentale Modelle", "operative Abbildsysteme", "semantische Netzwerke" oder "Produktionssysteme". Im Unterschied zur abbild- bzw. modellgestützten mentalen Repräsentation vertritt das Schema (ebensowie der Habitus) kein konkretes "Bild" der Wirklichkeit, bestehend "aus all dem angehäuften, organisierten Wissen, das der Organismus über sich selbst und seine Umwelt gesammelt hat" (vgl. Miller et al. 1973, S. 27), sondern ist eher (wie der ästhetische Geschmack) als ein Ordnungs- bzw. Organisationsprinzip zu begreifen, durch das praktische Erfahrungen "ganzheitlich" in Form von mentalen und emotionalen Repräsentationen gespeichert und verfügbar werden. Als Erzeugungsschema erinnert der Habitus an Hologramme bzw. neuronale Netze, bei denen Informationen über das Ganze auch in einzelnen Elementen enthalten sind.

**Abb. 18: Der Habitus als "System von Erzeugungsschemata"**

In der Psychologie fungieren "Schemata" als innere "Bezugssysteme der Erfahrung" (vgl. Mogel 1984, S. 83), die auf der Grundlage des Vorwissens den Erwerb neuer Erfahrungen und Wissenskomponenten dadurch ermöglichen und dabei zugleich einschränken, indem sie die Aufmerksamkeit bei der Informationsaufnahme selektiv ausrichten, den Abruf erworbenen Wissens beeinflussen und die Integration neuen Wissens in bestehendes Wissen organisieren (vgl. Mandl et al. 1988, S. 135).

"Schemata sind Strukturen, die den aktuellen Gegenstandsbezug von der Individuumsseite aus organisieren. Sie verändern sich in Abhängigkeit von der Erfahrung" (Mogel 1984, S. 78). Schemata nehmen während der inneren Planung von Handlungen den antizipatorischen Anteil des Zielbezuges vorweg, indem sie das Individuum gewissermaßen vororientieren, d.h. Schemata sind erfahrungsbedingt und erfahrungsbedingend (ebd., S. 80). "Weil Schemata Antizipationen sind, sind sie das Mittel, in dem die Vergangenheit die Zukunft beeinflusst" (Neisser 1979, S. 27, zitiert nach Mogel 1984, S. 80).

"Über den Habitus regiert die Struktur, die ihn erzeugt hat, die Praxis, und zwar nicht in den Gleisen eines mechanischen Determinismus, sondern über die Einschränkungen und Grenzen, die seinen Erfindungen von vornherein gesetzt sind. Als unendliche, aber dennoch strikt begrenzte Fähigkeit zur Erzeugung ist der Habitus nur so lange schwer zu denken, wie man den üblichen Alternativen von Determiniertheit und Freiheit, Konditioniertheit und Kreativität, Bewußtem und Unbewußtem oder Individuum und Gesellschaft verhaftet bleibt, die er ja eben überwinden will. Da der Habitus eine unbegrenzte Fähigkeit ist, in völliger (kontrollierter) Freiheit Hervorbringungen - Gedanken, Wahrnehmungen, Äußerungen, Handlungen - zu erzeugen, die stets in den historischen und sozialen Grenzen seiner eigenen Erzeugung liegen, steht die konditionierte und bedingte Freiheit, die er bietet, der unvorhergesehenen Neuschöpfung ebenso fern wie der simplen mechanischen Reproduktion ursprünglicher Konditionierungen" (Bourdieu 1987, S. 102f.).

trifft, darf das Schemakzept nicht mit dem Modell der Spracherzeugung verwechselt werden, das Noam Chomsky (1969) in seiner "generativen Grammatik" vertritt.<sup>46</sup> Während sich die "generative Grammatik" als ein System von (Transformations)Regeln auf die Sprachkompetenz (*Sprachkenntnis*) idealer Sprecher und Hörer bezieht, verweisen die Tiefenstrukturen der Schemata auf die *Organisiertheit* des praktischen Sprachgebrauchs (*performance*) lebendiger Menschen in ihrem Alltagsleben. Eine implizite Grundannahme bei der Verwendung des Schemakzeptes bei Bourdieu ist, daß menschliche Erfahrungen (Wissen, Gefühle, Mentalitäten etc.) auf irgendeine Art und Weise schematisch geordnet ("strukturiert") sein müssen, damit alle künftigen Wahrnehmungen, Gedanken, Gefühle und Handlungen auf der Grundlage von praktischen Vorerfahrungen erzeugt werden können, d.h. auch an die vorausgehenden Sozialisations- und

---

46 Die Spracherzeugungsschemata der "generativen Grammatik" verhalten sich zu denen des Habitus etwa wie das Sprechen *mit* einer Fremdsprache zu dem Sprechen und Denken *in* der Muttersprache (vgl. Bourdieu 1987, S. 124).

Lernprozesse assimiliert werden können. Während die generative "Grammatik" den Erzeugungsprozeß an die Wirksamkeit von Regelkenntnissen bindet, d.h. letztlich an eine *normative* Praxis (vgl. Cicourel 1975), beruht die Übertragung der Schemata des Habitus auf "Dispositionen", d.h. gerade nicht auf der Befolgung oder Ausführung einer "Regel".

In seinem Habituskonzept versucht Bourdieu darüber hinaus dem "Intellektualismus" zu entgehen, der die "theoretische Logik", die durch die sprachliche Darstellung und Rationalisierung der Handlungspraxis in theoretischen Modellen konstruiert wird, mit der "Logik der Praxis" verwechselt, d.h. bei den Akteuren der sozialen Praxis eine theoretische Beobachtungshaltung unterstellt (vgl. Bourdieu 1979, S. 208f.; 1987, S. 56, 74 und 147ff., 188f.).

"Wenn die Individuen eher vom Habitus besessen sind, als daß sie ihn besitzen, so deshalb, weil sie ihn nur so weit besitzen, wie er in ihnen als Organisationsprinzip ihrer Handlungen wirkt, d.h. auf eine Weise, derer sie symbolisch schon nicht mehr habhaft sind" (Bourdieu 1979, S. 209). "Kurz, die nachträgliche Illusion, die in der Verwechslung von Schema und Modell gründet, läßt gar keine andere Wahl zu, als so zu tun, als ob die Repräsentation der Praxis mit der objektiven Wahrheit dieser Praxis übereingestimmt hätte, wobei das theoretische Modell dem expliziten Plan der sich gerade vollziehenden Handlung gleichgestellt wird, oder als ob die Praxis sich auf vollkommen bewußte Weise auf der Grundlage des theoretischen Modells der sich realisierenden Handlung reguliert hätte. Tatsächlich gibt das Schema, das 'in die Handlung Ordnung trägt', weder einen vorher bewußt entworfenen Plan, den es auszuführen genügte (...), noch ein Unbewußtes wieder, das mechanisch die Handlung lenkte" (Bourdieu 1979, S. 226f.).

Damit wendet sich Bourdieu gleichermaßen gegen die trügerische sozialwissenschaftliche Vorstellung, daß sich die soziale Praxis aus rationalen Realitätsbildern und damit verbundenen strategischen Handlungsplänen<sup>47</sup> kognitiv ableiten läßt oder einem geheimnisvollen, unbewußt wirkenden Mechanismus zuzuschreiben ist. Pierre Bourdieu hat somit eine "Logik der Praxis" im Sinn, die in einer Art

---

47 Vgl. z.B. den "Plan" als Hierarchie von Verhaltensinstruktionen bei Miller, Galanter und Pribram (1973, S. 25ff.), vergleichbar mit dem Computerprogramm, und die Bedeutung der Beziehungen zwischen Bild und Plan. In Analogie zur computergestützten Informationsverarbeitung (Stichwort: Expertensysteme) werden *deklarative* Wissensformen ("Zustandswissen" im Sinne einer "Daten-" bzw. "Wissensbasis", d.h. Kenntnisse über Fakten, Begriffe, Gegenstände oder Situationen, über "reale" Zustände und Vorgänge) von *prozeduralen* Wissensformen ("Veränderungswissen" im Sinne eines "Inferenzsystems") unterschieden; im prozeduralen Wissen sind Angaben über Prozesse des Erwerbs, der Veränderung oder der Anwendung des Wissens enthalten, d.h. Transformationsregeln für die Veränderung von Zuständen (sog. "Produktionsregeln" bzw. "Produktionssysteme" in Form von Wenn- dann- Verknüpfungen) und Methoden der Suche nach einer geeigneten Problemlösung (vgl. Kluwe 1988, Opwis 1988, Putz- Osterloh 1988, Tergan 1988). Auf dieser Grundlage werden strukturelle Zustände des Systems und die darin ablaufenden Prozesse auf qualitative Weise "mental simuliert" (vgl. Mandl et al. 1988).

*"Einheitlichkeit des Stils"* zum Ausdruck kommt, der auf einem "System von objektiv schlüssigen Erzeugungs- und Ordnungsschemata" beruht, das sich als ein häufig ungenaues und verschwommenes, aber dennoch systematisches Auswahlprinzip entpuppt (vgl. 1987, S. 187). Diese Einheitlichkeit des Stils führt Bourdieu auf den Habitus zurück, dessen Schemata eine Art "praktischen Sinn" erzeugen, der den Selektionen auf den unterschiedlichsten Handlungsfeldern Konvergenz verleiht (1987, S. 107, 197). Unterschiede zwischen *individuellen* Habitusformen resultieren dabei aus den Besonderheiten der jeweiligen *"sozialen Lebensläufe"* (1987, S. 113).

"In Wirklichkeit (...) werden die besonderen Habitusformen der verschiedenen Mitglieder derselben Klasse durch ein Verhältnis der *Homologie* vereinheitlicht, (...) *jedes System individueller Dispositionen* ist eine *strukturelle Variante* der anderen Systeme, in der die Einzigartigkeit der Stellung innerhalb der Klasse und des Lebenslaufs zum Ausdruck kommt. Der 'eigene' Stil, d.h. jenes besondere Markenzeichen, das alle Hervorbringungen desselben Habitus tragen, (...) ist im Vergleich zum *Stil* einer Epoche oder Klasse immer nur eine *Abwandlung*, weswegen der Habitus nicht nur durch Einhaltung des Stils (...) auf den gemeinsamen Stil verweist, sondern auch durch den Unterschied, aus dem die 'Machart' besteht" (Bourdieu 1987, S. 113; vgl. Bourdieu 1979, S. 188f.).

Den Begriff des *Feldes* benutzt Pierre Bourdieu, um den Begrenzungs- und Ermöglichungscharakter sozialer Strukturen zu berücksichtigen, d.h. das, was Anthony Giddens (1988) als "Dualität" gesellschaftlicher Strukturen bezeichnet. Als Medium und Resultat des menschlichen Handelns sind soziale "Felder" erstens durch eine bestimmte räumliche Verteilung sozialer Positionen strukturiert (Struktur der Verteilung von Machtressourcen bzw. "Kapital", d.h. von den in diesem Feld begehrten und umkämpften Attributen), zweitens durch sich verändernde soziale Kräfteverhältnisse gekennzeichnet (Stellung oder Beziehung der "reichen" und "armen", herrschenden und beherrschten Akteure zueinander) sowie drittens durch Konkurrenz- und Machtkämpfe um den Besitz der im Feld relevanten Attribute, d.h. die Besetzung begehrter Positionen, und um die Bewahrung oder Veränderung der bestehenden Verteilungsstruktur der Machtressourcen.<sup>48</sup>

In einem ersten Abstraktionsschritt präsentiert Bourdieu die soziale Welt als einen mehrdimensionalen *"sozialen Raum"*, dem bestimmte Unterscheidungsprinzipien bzw. Verteilungsstrukturen von Handlungsressourcen ("Kapital") zugrundeliegen, die als Gesamtheit der zu einer bestimmten Zeit möglichen Eigen-

---

48 Bei aller Mehrdeutigkeit der Metaphorik des Feldes bei Bourdieu, das als Struktur, Verhältnis und Spiel bezeichnet wird, scheint mir der Versuch unverkennbar, die drei komplementären Strukturierungsprinzipien gesellschaftlicher Machtverteilung bei Max Weber (1980, S. 531ff.) - Klasse, Stand und Partei - als einheitliches Ganzes zu konzipieren. Die Bezugnahme auf Webers Klassentheorie wird besonders in der Vorstellung deutlich, daß manche Felder wie ein Markt funktionieren (vgl. Bourdieu 1982, S. 193f.).

schaften und Merkmale innerhalb eines fraglichen sozialen Universums wirksam sind, d.h. ihren Trägern Stärke bzw. Macht verleihen (vgl. 1985, S. 9). Dieser Raum ist in seiner sozialen Topologie mehrdimensional, weil er als ein "offener Komplex relativ autonomer (...) Felder" strukturiert ist, die allerdings in einem mehr oder weniger großen Ausmaß in ihrer Funktionsweise und ihrem Entwicklungsverlauf vom ökonomischen Produktionsfeld abhängig sind (ebd., S. 32).<sup>49</sup>

"Felder" werden durch eine spezifische "Verteilungsstruktur" der in ihnen wirksamen Machtressourcen, d.h. die Zusammensetzung und den Umfang des darin akkumulierten "*Kapitals*", gebildet. Bourdieu unterscheidet vier Kapitalarten, d.h. Arten von Macht, die gegenseitig ineinander transformiert werden können (vgl. 1983, S. 184f.; 1985, S. 10f.).

Das *ökonomische Kapital*, das unmittelbar und direkt in Geld transformierbar ist und vor allem in Form von Eigentumsrechten institutionalisiert ist, das *kulturelle Kapital*, das unter bestimmten Bedingungen (z.B. durch Verwertung arbeitsmarktgängiger Qualifikationen in der Erwerbsarbeit) in ökonomisches Kapital konvertierbar ist und vor allem in Form schulischer Bildungstitel institutionalisiert ist, das *soziale Kapital*, das auf sozialen Beziehungen oder Verpflichtungen beruht und besonders in Form von Adelstiteln (oder einer Zugehörigkeit zu auserlesenen sozialen Gruppen) institutionalisiert ist, und schließlich das *symbolische Kapital*, das den drei genannten Kapitalarten Anerkennung und Legitimität verleiht und vor allem in Form von Kodifizierungen und als Definitionsmacht wirksam wird, die z.B. durch die "organischen Intellektuellen" (Gramsci) einer sozialen Gruppierung realisiert wird. Innerhalb der einzelnen sozialen Felder kommen die verschiedenen Kapitalarten jeweils in *objektivierter* (soziale Eigenschaften und Merkmale der ökonomischen und kulturellen Güter) und in *inkorporierter* Form (Habitus) zur Geltung, wobei die spezifische Logik eines jeden Feldes festlegt, was auf diesem speziellen Markt innerhalb der Austauschbeziehungen *Kurs hat*, was im betreffenden Spiel relevant und *effizient* ist und was *in Beziehung auf dieses spezielle Feld* als spezifisches Kapital von den Akteuren zu mobilisieren ist und daher als Erklärungsfaktor der hier realisierten Formen von Praxis fungiert (vgl. 1982, S. 194f.).

---

49 Die Metaphorik der sozialen Topologie bei Bourdieu präzisiert die Sphärenmetapher, die Max Weber seinerzeit verwendet hat, um das Verhältnis zwischen der Wirtschaft und den gesellschaftlichen Ordnungen und Mächten zu charakterisieren (vgl. "Wirtschaft und Gesellschaft" 1980, Erster Halbband, Zweiter Teil, S. 181- 385, besonders die spannungsreichen Beziehungen zwischen der religiösen Ethik und den verschiedenen sozialen, ökonomischen, politischen, künstlerischen, sexuellen "Welten" und Lebenssphären, S. 348ff.). Dieses Verhältnis stellt sich in der gesellschaftlichen Praxis als höchst vielschichtig dar, weil die Strukturformen des sozialen Handelns ihre "Eigengesetzlichkeit" haben und im Einzelfall also stets durch andere als wirtschaftliche Ursachen in ihrer Gestaltung mitbestimmt sein können (Weber 1980, S. 200f.). Dennoch wird auch von Weber die häufig auftretende praktische Dominanz ökonomischer Bedingungen betont (vgl. ebd. sowie 1973, S. 201ff, 351f.), was allerdings nicht zu ökonomistischen Denkblockaden verführt, sondern die inhaltliche Bestimmung der "Adäquanzbeziehungen" bzw. "Wahlverwandtschaften" zwischen konkreten Wirtschaftsformen und den Strukturformen sozialen Handelns in den "eigengesetzlich" ablaufenden Prozessen der verschiedenen "Lebenssphären" (vgl. 1980, S. 200f.) der empirischen Forschung überläßt.

In seiner "Wissenschaft von der Ökonomie der Praxis" versucht Bourdieu (vgl. 1983, S. 183f.), Kapital und Profit "in allen ihren Erscheinungsformen" begrifflich zu erfassen, wobei er "Kapital" als ein gesellschaftliches Verhältnis versteht, d.h. als eine "soziale Energie" im Kräfteverhältnis zwischen den sozialen Akteuren, die nur in dem besonderen Feld Bestand und Wirkung hat, in dem sie produziert und reproduziert wird (vgl. 1982, S. 194). Sein Kapitalkonzept bezieht sich erstens auf alle Formen von sozialem Austausch, nicht nur auf den Sonderfall des Warentausches, auf den das reduzierte wirtschaftswissenschaftliche Kapitalverständnis zielt. Zweitens unterstellt Bourdieu eine prinzipielle Transformierbarkeit zwischen verschiedenen Kapitalarten und den entsprechenden Arten von Macht. Drittens geht er von einer Übereinstimmung aus zwischen der Verteilungsstruktur verschiedener Arten und Unterarten von Kapital *und* der "immanenten Struktur der gesellschaftlichen Welt, d.h. der Gesamtheit der ihr innewohnenden Zwänge, durch die das dauerhafte Funktionieren der gesellschaftlichen Wirklichkeit bestimmt und über die Erfolgchancen der Praxis entschieden wird" (ebd., S. 183). Da "Kapital" in seinen objektivierten und einverlebten Formen das Produkt "akkumulierter Arbeit" ist und der Verausgabung von Zeit und "sozialer Energie" bedarf, die nicht unbegrenzt zur Verfügung stehen, kann Bourdieu sein Strukturkonzept an die dynamische Selbstbewegung der sozialen Praxis koppeln, statt "Strukturen" wie Giddens (1988, S. 77) größtenteils außerhalb von Zeit und Raum zu lokalisieren.

In einem zweiten Schritt bringt Bourdieu Dynamik in die sozialen Strukturen des Raumes, der sich auch als ein "Kräftefeld" beschreiben läßt, jedenfalls insoweit, als die Eigenschaften und Merkmale, die zur Konstruktion des Raumes herangezogen werden, auch tatsächlich wirksam sind (ebd., S. 10), d.h. von den Akteuren wahrgenommen und eingesetzt, verteidigt oder erkämpft werden.

"Das heißt mit anderen Worten, daß ein Feld nur funktionieren kann, wenn sich Individuen finden, die sozial prädisponiert sind, als verantwortliche Akteure zu handeln, die ihr Geld, Ihre Zeit, zuweilen ihre Ehre oder ihr Leben riskieren, um das Spiel in Gang zu halten, der Gewinne wegen, die es verspricht, und die doch, aus einer anderen Perspektive, als illusorisch erscheinen können - was sie in der Tat immer auch sind, gründen sie doch auf der ontologischen Komplizenschaft zwischen Habitus und Feld, auf der wiederum der Eintritt ins (wie die Verhaftung ans) Spiel, die *illusio*, basieren" (Bourdieu 1985, S. 75).

Das "Kräftefeld"<sup>50</sup> wirkt als "Ensemble objektiver Kräfteverhältnisse", das gegenüber allen als objektiver Zwang wirksam wird, die in das Feld eintreten (ebd., S. 10). Der Zwangscharakter sozialer Felder soll nichts weiter besagen, als daß die spezifischen *Notwendigkeiten* eines Feldes von den darin Handelnden zumindest stillschweigend (an)erkannt werden müssen, damit sie nicht aus dem Feld ausscheiden oder ausgeschlossen werden.<sup>51</sup> Die sozialen Kräfteverhältnisse

---

50 Auf Parallelen zwischen dem Feldkonzept bei Bourdieu und der "Feldtheorie" von Kurt Lewin ist in der Literatur schon des öfteren eingegangen worden (vgl. z.B. Kretschmar 1991), daß ich mir eine Diskussion dieses Zusammenhangs hier ersparen möchte.

51 Damit wendet sich Bourdieu gegen (inter)subjektivistische Annahmen in soziologischen Handlungstheorien, daß gesellschaftliche Strukturen innerhalb von Handlungsprozessen von den Akteuren frei ausgehandelt und festgelegt werden (vgl. z.B. "negotiated order" in der Theorie symbolischer Interaktion). Mit der Betonung der relativen Unabhängigkeit und

innerhalb der gesellschaftlichen Teilräume fungieren gleichermaßen als Voraussetzung und Resultat sozialer Konkurrenz- und Konfliktbeziehungen, da die sozialen Felder "Kampffelder" bilden, auf denen um die Wahrung oder Veränderung der Kräfteverhältnisse gerungen wird (1985, S. 74). Um das Spannungsverhältnis, das den elementaren sozialen (Austausch)Beziehungen zugrunde liegt, auch begrifflich besser zum Ausdruck zu bringen, verwendet Bourdieu die Metapher des *sozialen Spiels*. Das Spielkonzept fördert als Sinnbild für die soziale Handlungspraxis den Zusammenhalt zwischen den einzelnen Teilkomponenten der Bourdieuschen Theorie der Praxis (Feld, Habitus, Kapital, praktischer sozialer Sinn, praktischer Glaube und Leib; vgl. auch Kapitel 5.1).

"Als besonders exemplarische Form des praktischen Sinns als vorweggenommener Anpassung an die Erfordernisse eines Feldes vermittelt das, was in der Sprache des Sports als 'Sinn für das Spiel' (wie 'Sinn für Einsatz', Kunst der 'Vorwegnahme' usw.) bezeichnet wird, eine recht genaue Vorstellung von dem fast wundersamen Zusammentreffen von Habitus und Feld, von einverleibter und objektivierter Geschichte, das die fast perfekte *Vorwegnahme* der Zukunft in allen konkreten Spielsituationen ermöglicht. Als Ergebnis der Spielerfahrung, also der objektiven Strukturen des Spielraums, sorgt der Sinn für das Spiel dafür, daß dieses für die Spieler subjektiven Sinn, d.h. Bedeutung und Daseinsgrund, aber auch Richtung, Orientierung, Zukunft bekommt. Mit ihrer Teilnahme lassen sie sich auf das ein, um was es bei diesem Spiel geht (also die *illusio* im Sinne von *Spieleinsatz*, *Spielergebnis*, *Spielinteresse*, Anerkennung der Spielvoraussetzungen - *doxa*). Außerdem objektiven Sinn, weil der Sinn für die wahrscheinliche Zukunft, der sich aus der praktischen Beherrschung der spezifischen Regelmäßigkeiten ergibt, welche die Ökonomie eines Feldes ausmachen, Grundlage von Praktiken ist, die *sinnvoll* sind" (Bourdieu 1987, S. 122).

Aus dieser Perspektive lassen sich beispielsweise der *Transport* als gesellschaftliche Dienstleistung und die *Transportunternehmen* als soziale Felder begreifen, die nur funktionieren können, solange es Akteure gibt (z.B. Transportunternehmer und Fernfahrer, aber auch verladende Unternehmen und eine Industriearbeiterschaft), die ihre Ressourcen und ihre Interessen in dieses Feld investieren und dadurch, "nicht zuletzt aufgrund ihres wechselseitigen Antago-

---

Stabilität gesellschaftlicher Strukturen gegenüber den individuellen Absichten einzelner Akteure oder deren direkten *Interaktionen* (vgl. 1985, S. 10) knüpft Bourdieu an klassische sozialtheoretische Vorstellungen an (z.B. das "fait social" bei Durkheim, die Verselbständigung der Verhältnisse gegenüber dem Verhalten bei Marx oder die "Marktvergesellschaftung" bei Weber). Mit der Herausstellung des Zwangscharakters der Objektivität *gesellschaftlicher* Tatbestände ist keineswegs ausgeschlossen, daß gesellschaftliche Strukturen den Akteuren Handlungsressourcen zur Verfügung stellen, über die sie relativ frei verfügen können, sobald sie von ihnen praktisch angeeignet worden sind. Die Herausbildung eines Marktes beispielsweise institutionalisiert objektive Zwangslagen, die den Akteuren zwar die prinzipielle Alternative zwischen Markt Anpassung oder ökonomischem Untergang auferlegt (vgl. Weber 1980, S. 440), ihnen aber innerhalb des ökonomischen Feldes eine weitgehend freie Wahl der vielfältigsten Strategien erlaubt, die innerhalb der gesetzten "*Spiel- Räume*" des Marktes *möglich* sind.

nismus, zur Erhaltung oder gegebenenfalls auch Veränderung der Struktur beitragen" (vgl. Bourdieu 1985, S. 74). Daß die Rekrutierung geeigneter (d.h. unter den gegebenen Bedingungen arbeitswilligen) Fernfahrer eine grundlegende Voraussetzung für den Erhalt der gegenwärtigen Strukturen des Feldes der Transportarbeit ist, macht die Ernsthaftigkeit klar, mit der der zuständige Unternehmerverband (Bundesverband des Deutschen Güterfernverkehrs, BDF) mit seiner Kampagnenpolitik Sympathiewerbung für das Gewerbe und seine Fahrer bereibt.<sup>52</sup> Es gehört wenig Phantasie dazu, angesichts demographischer Entwicklungen ("Überalterung der Erwerbsstruktur") und arbeitskultureller Tendenzen ("Wertewandel") eine dramatische Verschlechterung der Rekrutierungschancen von Arbeitskräften für die vergleichsweise immer unattraktiver erscheinenden Arbeitsbedingungen im Transportgewerbe vorauszu sehen.

Die Anwendung des Habitus- Feld- Konzeptes auf den Arbeits- und Verwertungsprozeß im Transportgewerbe und die damit verbundenen Tauschbeziehungen zwischen den relevanten Akteuren (besonders auf den Arbeits- und Transportmärkten) erfordert zunächst eine Identifizierung der Verteilungsstruktur der Machtressourcen - dem "ökonomischen", "kulturellen", "sozialen" und "Bildungs"- "*Kapital*" - auf den verschiedenen Konkurrenz- und Kampffeldern. Da eine umfassende Kapital- Analyse den Rahmen der vorliegenden Studie sprengen würde, möchte ich mich im folgenden auf eine Skizzierung des akkumulierten Kapitals *lohnabhängiger Fernfahrer* beschränken (zur Bedeutung des Kapitalbegriffs für die soziale Gruppierung der Fahrer vgl. Kapitel 5.2).

(1) Einer Untersuchung von Günther Plänitz (1983, S. 255) zufolge, der eine Stichprobe von 230 Fernfahrern 1981 nach ihren Einkommensverhältnissen befragt hat, lag der (offizielle) durchschnittliche Stundenlohn in allen Tarifgebieten der Bundesrepublik bei 8,30 DM; bei Berücksichtigung einer im Durchschnitt geleisteten Arbeitszeit von 80 Arbeitsstunden je Woche, ergibt der durchschnittliche Bruttogesamtlohn von 2.946 DM allerdings rein rechnerisch einen tatsächlichen Bruttostundenlohn von durchschnittlich 7,57 DM (bei Alleinfahrern) bzw. 7,78 DM (bei Zwei- Personen- Besetzungen). Ganz gleich, ob man den tarifvertraglich vereinbarten oder den tatsächlich gezahlten Lohn berücksichtigt: Das *ökonomische Kapital* der Fahrer im Straßengüterfernverkehr ist im Durchschnitt - jedoch bei einer Streuung innerhalb der Stichprobe zwischen 2.100 DM und 5.000 DM - als vergleichsweise gering einzuschätzen.

Das "traditionell niedrige Lohn- und Gehaltsgefüge in der Spedition" (Baars 1990, S. 416) läßt die Berufskraftfahrer, die offiziell immerhin einen Facharbeiterstatus beanspruchen können, in den unteren Rängen der Einkommenshierarchie rangieren. Bekanntlich bestehen bei den Bruttostundenverdiensten der Industriearbeiterschaft nicht nur erhebliche Unterschiede zwischen Männern und Frauen, sondern auch zwischen den einzelnen Wirtschafts-

---

52 Vgl. beispielsweise "Kapitäne der Landstraße", "Brummi" oder die jüngste Anzeigenkampagne 1992 "Transport made in Germany - Unterwegs nach morgen".

zweigen und den verschiedenen Leistungsgruppen (vgl. im folgenden Statistisches Bundesamt, Datenreport 1983, S. 347f.). So lag der durchschnittliche Bruttostundenverdienst der Arbeiter in der Industrie im Jahr 1981 bei 14,94 DM, wobei die Facharbeiter (Leistungsgruppe 1) durchschnittlich 15,77 DM, die angelernten Arbeiter (Leistungsgruppe 2) 14,18 DM und die Hilfsarbeiter (Leistungsgruppe 3) 12,66 DM verdienen (bei einer Bandbreite der Bruttostundenlöhne in dieser Leistungsgruppe zwischen 15,35 DM in der Mineralölverarbeitung und 9,71 DM in der Schuhindustrie). Die zunächst etwas sarkastisch klingende Bezeichnung vom "Hilfsarbeiter mit Führerschein", die im Transportgewerbe vor allem unter Fahrern und Gewerkschaftsvertretern kursiert (vgl. aber auch für den Unternehmerverband von Berg 1983, S. 28), scheint zumindest für die finanziellen Verhältnisse der meisten Fahrer treffend.

Laut "Lohntarifvertrag für die gewerblichen Arbeitnehmer des Speditions-, Lagerei- und Transportgewerbes Nordrhein-Westfalen vom 30.5.1985" (hg. von der ÖTV; hier S. 3f.), erfolgt die Eingruppierung der Arbeitskräfte nach Kriterien, die den hohen Stellenwert andeuten, der den berufspraktischen Erfahrungen im Vergleich zum bloßen Bildungstitel des Facharbeiterbriefes im Transportgewerbe eingeräumt wird:

In der Lohngruppe 1 (mit Stundenlöhnen in Höhe von 10,95 DM im Jahr 1985) finden sich Kraftfahrer mit erfolgreich abgeschlossener zweijähriger Ausbildung als Berufskraftfahrer *und* anschließender zweijähriger "einschlägiger Fahrpraxis (Führerschein Klasse II)", *oder* Kraftfahrer, die ohne Ausbildung nach vierjähriger Fahrpraxis (Klasse II) eine staatlich anerkannte Prüfung als Berufskraftfahrer erfolgreich bestanden haben, *oder* Kraftfahrer *ohne* abgeschlossene Ausbildung oder Prüfung als Berufskraftfahrer, die nach achtjähriger einschlägiger Fahrpraxis (Führerschein Klasse II) "über gleichwertige Kenntnisse und Fertigkeiten verfügen".

In die Lohngruppe 2 (Stundenlohn: 10,67 DM) werden alle übrigen "Kraftfahrer", eingruppiert, in die Lohngruppe 3 (Stundenlohn: 10,04 DM) "Fuhrlaute, Möbelträger sowie Lager- und Schuppenarbeiter" und in die Lohngruppe 4 (Stundenlohn 9,54 DM) alle "sonstigen gewerblichen Arbeitnehmer (z.B. Lader, Ablader, Beifahrer, Stallarbeiter)".

Auffallend ist die enorme Heterogenität unter den Einkommenschancen der Fahrer, was einerseits aus unterschiedlichen Lohnformen resultiert (Stundenlohn oder Pauschallohn mit oder ohne festgelegter Stundenzahl, sowie jeweils mit oder ohne tarifvertragliche Überstundenbezahlung), andererseits durch ein ausgeklügeltes Prämiensystem bedingt ist (Akkord-, Treue- oder Unfallfreiheitsprämien), das den von Plänitz befragten Fernfahrern beispielsweise unversteuerte Einkünfte zwischen 15 DM und 1.500 DM (bei durchschnittlich 313 DM) pro Monat einbrachte (vgl. 1983, S. 259ff.). Trotz Vielfalt der ökonomischen Chancen insgesamt, läßt sich in der Studie von Plänitz eine deutlich unterprivilegierte Einkommensklasse am unteren Ende der Rangordnung identifizieren, bei der offenbar die niedrigsten Bruttogesamtlöhne aufgrund von Pauschallohnformen ohne festgelegter Stundenzahl und ohne Überstundenvergütung mit außergewöhnlich langen Arbeitszeiten korrelieren (ebd., S. 264f.).

Erstaunlicherweise scheint in weiten Teilen des Straßengütertransportgewerbes *kein* systematischer Zusammenhang zwischen der Höhe des Einkommens und der geleisteten Arbeitszeit zu bestehen, da 76,5% der von Plänitz befragten Fahrer einen von den tatsächlichen Arbeitszeiten entkoppelten Pauschallohn erhalten (ebd., S. 266). "Gerade dort, wo die größten Arbeitsleistungen und die längsten Arbeitszeiten erbracht werden, kommt jenes Lohnsystem verstärkt zur Anwendung, das die Frage der Bruttogesamtlöhne gänzlich von der Frage der erbrachten Arbeitsleistung abtrennt" (Plänitz 1983, S. 265f.). Gleichzeitig scheinen die Einkommenschancen in einem Konkurrenzverhältnis zur Einkommenssituation in indu-

striellen und handwerklichen Berufen zu stehen: "Die einzige 'Untergrenze', die die Unternehmer bei der Festsetzung des Fernfahrereinkommens zu beachten haben, ist die Bedingung, daß der Abstand zwischen jenem Einkommen, daß die Fernfahrer in anderen, z.B. ihren erlernten Tätigkeiten erzielen könnten, und ihrem Fernfahrergesamteinkommen nicht so klein wird, daß der materielle Anreiz zur Fernfahrerei letztlich entfiele. Dies würde nämlich Güterfernverkehrsunternehmern große 'Nachwuchsprobleme' schaffen" (ebd., S. 272).

(2) *Kulturelles Kapital* kann Bourdieu zufolge in drei Zustandsformen existieren (vgl. im folgenden 1983, S. 185- 190), und zwar in inkorporiertem, objektiviertem oder institutionalisiertem Zustand. *Inkorporiertes* Kulturkapital, das in der Form von dauerhaften Dispositionen zu einem festen Bestandteil einer Person wird (Habitus), ist grundsätzlich körpergebunden und setzt einen Verinnerlichungsprozeß voraus, der mit der Übertragung kulturellen Kapitals innerhalb der Familie beginnt (Sozialisation) und der Lern- und Unterrichtszeit kostet. Auf das Feld der Erwerbstätigkeit bezogen, würde ich alle auf dem Arbeitsmarkt und in beruflichen Tätigkeitsfeldern relevanten und "verwertbaren", kognitiven und emotionalen Qualifikationen (Fähigkeiten, Fertigkeiten) als inkorporiertes Kulturkapital bezeichnen. Dieses Verständnis schließt auch jene persönlichen Qualitäten mit ein, die sich gar nicht oder zumindest nicht unmittelbar in Geld konvertieren lassen. Berufsbezogene Qualifikationen weisen über das enge (fachliche) Anforderungsspektrum der jeweiligen Arbeitstätigkeiten hinaus (vgl. Beck et al. 1980, S. 17ff.). Hohe Leistungsbereitschaft, die Fähigkeit, überlange Arbeitszeiten und die mit Nachfahrten verbundenen besonderen Beanspruchungen (Ermüdung, Vigilanzanforderungen) zu bewältigen sowie ein hohes Maß an körperlich- nervlicher Selbstbeherrschung dürfte ein wichtiger Bestandteil des "männlichen" Arbeitsvermögens von Fernfahrern sein, der meist stillschweigend als selbstverständlich vorausgesetzt wird.

*Objektiviertes* Kulturkapital existiert in Form von kulturellen Gütern und Objekten, die durch den Einsatz ökonomischen Kapitals zum Gegenstand materieller Aneignung werden (Eigentumsrechte) und symbolisch angeeignet werden können, sofern ein adäquates inkorporiertes Kulturkapital vorhanden ist und mobilisiert werden kann. Kulturelle Güter spielen in der Stilisierung des Lebens und der Arbeit von Fernfahrern eine besondere Rolle. Neben der "Erfindung" neuer Güter oder der (weitgehenden) Monopolisierung der Aneignung bereits bestehender Objekte mit hohem sozialen Identifizierungswert (z.B. CB- Funk, Truck- Stop, Trucker- Musik oder spezielle Trucker- Accessoires für die stilgerechte Ausstattung von Lkw und Fahrern), ist eine "Neuordnung und Rekontextualisierung von Objekten"<sup>53</sup> denkbar, um neue Bedeutungen zu kommunizieren, die innerhalb des Gesamtsystems möglicher Bedeutungen zu einer neuen symbolischen Besetzung des Gegenstandes durch eine "Gruppe" führt. Warum übernimmt aber eine Gruppe bestimmte symbolische Objekte, während sie andere nicht annimmt oder sogar verabscheut?

"Der entscheidende Punkt ist hier, daß die Gruppe *sich selbst* in den mehr oder minder verdrängten potentiellen Bedeutungen bestimmter symbolischer Objekte *wiedererkennen* muß. Dies verlangt, daß das betreffende Objekt im Spektrum seiner potentiellen Bedeutungen die 'objektive Möglichkeit' haben muß, die besonderen Werte und Interessen der betreffenden Gruppen auszudrücken. Auch ist es erforderlich, daß das Selbstbewußtsein der Gruppe ausreichend entwickelt ist, damit die betreffenden Mitglieder sich im Spektrum der vorhandenen symbolischen Objekte wiedererkennen können. Dieses entwickelte Selbstbewußtsein, und

---

53 Im Anschluß an eine Verwendung des Begriffs "Bricolage" (Bastelei) bei Lévi- Strauss, hat John Clarke (1981, S. 136ff.) diese Form subkultureller Stilbildung bei Arbeiterjugendlichen untersucht.

zwar entwickelt sowohl hinsichtlich seines Inhalts (Selbstbild der Gruppe) wie auch seiner Orientierung an symbolischen Objekten, ist das Mittel, durch welches der Stil geschaffen wird. Die Selektion der Objekte, durch die der Stil geschaffen wird, richtet sich also nach den *Homologien* zwischen dem Selbstbewußtsein der Gruppe und den möglichen Bedeutungen der vorhandenen Objekte" (Clarke 1981, S. 139).<sup>54</sup>

Die materielle und symbolische Aneignung der von der Gruppe bevorzugten Gegenstände verhilft der Gruppe zugleich zu einer subjektivierten Existenzweise, indem die objektiven Eigenschaften durch den Gebrauch der Kultobjekte einverleibt werden und damit zur selektiven Fortführung der individuellen und kollektiven Stilisierung der Gruppenpraxis verhelfen. In der Tradition des "Centre for Contemporary Cultural Studies" (CCCS) an der Universität Birmingham stehend, betont John Clarke zu Recht die Verbindungen innerhalb der subkulturellen Stilbildung zwischen der Herausbildung von "Identität" und "Selbstimage" einer Gruppe und der symbolischen Grenzziehung der Gruppe nach außen (vgl. auch Kap. 5.2). Allerdings dürften das *Selbstbewußtsein* und das ideologisch gefärbte Selbstbild einer Gruppe nur die mehr oder weniger deutlich erkennbare "Spitze des Eisbergs" ausmachen, während die unter der Oberfläche verborgenen, unbewußten Dispositionen und leibhaftigen Klassifikationsschemata ausgeblendet bleiben, die mit schlafwandlerischer Sicherheit die Selektionen des angemessenen Geschmacks anleiten und damit letztlich erst zur strukturellen Homologie im Ensemble unterschiedlicher, mehrdeutiger oder sogar gegensätzlicher Stilelemente beitragen, ein Zusammenspiel, das von keiner noch so bewußten Intention derart perfekt inszeniert werden könnte.

Die Betonung der Intentionalität des Handelns mag bei der subkulturellen Gruppenbildung von kopräsenten, (in Freizeitcliquen, Gangs oder ähnlichen Kleingruppen) direkt miteinander interagierenden Akteuren noch nachvollziehbar sein, für die Untersuchung berufskultureller Stilbildungen und Gruppierungen reicht dies nicht aus, weil hier die "Grenzen individueller 'Präsenz' durch die 'Ausdehnung' sozialer Beziehungen über Raum und Zeit hinweg überwunden werden" (Giddens 1988, S. 88). Meine Annahme ist, daß die berufskulturelle Stilisierung bei Fernfahrern vor allem in ihren beruflichen Mythologien zum Ausdruck kommt, wobei der in vielen Nuancen repräsentierte Männlichkeitsmythos sich als ein zentrales stilistisches Element identifizieren läßt (vgl. Kapitel 5.3).

Im *institutionalisierten* Zustand ist das kulturelle Kapital in Form von Bildungstiteln zugleich objektiviert und an die den Titel tragenden Personen gebunden, was die Legitimität dieser personenbezogenen kulturellen Form ausmacht und seine Konvertierung zu ökonomischem Kapital sichert. Der Ausbildungsstand von Berufskraftfahrern liegt unter dem Durchschnitt der Erwerbstätigen und viele der hauptberuflich tätigen Kraftfahrer kommen aus handwerklichen und gewerblichen Berufen, die durch Ausbildungsüberschüsse gekennzeichnet sind und fachlich meist nur wenig mit der Tätigkeit eines Berufskraftfahrers gemeinsam haben (Stichwort "Auffangbecken" für Ausbildungsüberschüsse, vgl. Kapitel 2.2). Die Verberuflichung der LKW-Fahrer ist insgesamt nur als schwach zu bewerten, so daß mit dem lediglich formal anerkannten Berufsbildungstitel des Berufskraftfahrers keine besonderen Schutzfunktionen oder Privilegien verbunden sind (vgl. Kapitel 2.2).

Die Fernfahrertätigkeit scheint für viele ein Endpunkt in der absteigenden Kurve ihrer sozialen Berufslaufbahn zu sein. Das institutionalisierte Kapital von Fernfahrern ist somit im

---

54 Zu den "objektiven Möglichkeiten" kultureller Objekte vgl. auch Willis 1981, S. 247ff, der den kulturellen Gegenständen ein hohes Widerstandspotential gegenüber der Aneignungsarbeit einräumt.

Vergleich zu anderen Facharbeiterberufen als weniger "legitim" und gesellschaftlich anerkannt einzustufen ("Hilfsarbeiter mit Führerschein"), weshalb sich für die meisten Fahrer nur wenig attraktive Alternativen zur Tätigkeit im Fernverkehr auftun. Es ist anzunehmen, daß die mangels beruflicher Mobilitätschancen nur geringen Aussichten auf eine positive Veränderung der Arbeitsbedingungen die Bereitschaft verstärkt, sich mit dem zufriedenzugeben, was man hat. Diese wohl eher unbewußte Strategie, aus der Not eine Tugend zu machen wird durch eine innerberufliche Mobilitätstendenz unterstützt, die Plänitz beobachtet hat. Danach werden vor allem die jungen, körperlich noch leistungsfähigen Fernfahrernovizen gerade dort eingesetzt, wo sie den schlechtesten Arbeitsbedingungen ausgesetzt sind, bevor sie später, nach entsprechender beruflicher Erfahrung (und Sozialisation) auf freiwerdende attraktivere Arbeitsstellen im Straßengüterverkehr überwechseln können.

Wie Plänitz (1983, S. 227) berichtet, werden Branchenneulinge Opfer einer besonderen Arbeitsplatzstruktur: Die Fernfahrerarbeitsplätze, die unter den Fahrern einen relativ guten Ruf haben, werden auf dem öffentlichen Stellenmarkt (Zeitungsannoncen) erst gar nicht ausgeschrieben, sondern unter der Hand im Bekanntenkreis der dort beschäftigten Fernfahrer vergeben. In öffentlichen Stellenanzeigen werden häufig nur die Stellen inseriert, die bei den Unternehmen mit der größten Fahrerfluktuation frei werden. Die größte Fluktuation weisen aber gerade die Firmen auf, in denen die schlechtesten Arbeitsbedingungen herrschen und bei denen es selbst die "geduldigsten" Fahrer nicht lange aushalten.

Allerdings bleibt jenen, die sich als noch unerfahrene Neulinge zum Fernfahren "berufen" fühlen oft nichts anderes übrig, als eine der weniger begehrten Stellenangebote anzunehmen. Hierbei wird ein Selektionsmechanismus wirksam, der einerseits bereits die Anfänger zu einer großen Opferbereitschaft erzieht, die das Verhältnis vieler Fahrer zu ihrem Beruf kennzeichnet.<sup>55</sup> Andererseits führt die frühzeitige (Selbst)Auslese der "ungeeigneten" Kandidaten dazu, daß offenbar ohnehin nur die leistungsfähigsten und leistungswilligsten Fahrer lange genug durchhalten, um auf Positionen mit besseren Arbeitsbedingungen aufzurücken.

(3) Das *soziale* Kapital ist bei Bourdieu definiert als "Gesamtheit der aktuellen und potentiellen Ressourcen, die mit dem Besitz eines dauerhaften Netzes von mehr oder weniger institutionalisierten *Beziehungen* gegenseitigen Kennens und Anerkennens verbunden sind", d.h. es handelt sich hierbei um Machtressourcen, die auf der "*Zugehörigkeit zu einer Gruppe*" beruhen (1983, S. 190f.). Der Umfang des Sozialkapitals hängt ab von der Aus-

---

55 In gefährlichen Berufen (z.B. bei Feuerwehrleuten) werden Neulinge oft über einen längeren Zeitraum von ihren älteren Kollegen mit teilweise recht rohen "Streichen" gequält, als Prüfstein dafür, daß diejenigen, die diese "Proben" mit Geduld und Humor ertragen, sich auch in der harten Realität als zäh und unerschrocken, vertrauenswürdig und zuverlässig erweisen werden, wo in brenzligen Situationen unter enormem körperlichen und psychischen Druck das Leben vom reibungslosen Zusammenspiel zwischen den Kollegen abhängt (vgl. Toelken 1986, S. 224f.). Angesichts der sozial isolierten Arbeitssituation der meisten Fernfahrer kann eine derart rigorose berufliche Sozialisation durch den Kollegenkreis allerdings nur in begrenztem Umfang wirksam werden (62,2% der von Plänitz befragten Stichprobe von 230 Fernfahrern waren permanente Alleinfahrer, vgl. 1983, S. 84). Die Truckstops und Raststätten, die Verlade- oder Zollstationen als Orte der beruflichen Zusammenkunft haben nicht jenen unausweichlichen Charakter, der das enge räumliche Zusammenleben etwa bei den Feuerwehrleuten ausmacht, die nach amerikanischen Studien (z.B. McCarl 1980) ein recht ausgeprägtes informelles System zur Auslese ihrer Novizen entwickelt haben.

dehnung des Netzes sozialer Beziehungen und von dem Umfang des Kapitals derjenigen, mit denen jemand in Tauschbeziehungen steht (vgl. im folgenden ebd., S. 191-195). Um das Kapital einer Gruppe stellvertretend für sich mobilisieren zu können, muß selbstverständlich erst einmal eine "Gruppe" existieren, zu der man sich legitimerweise "zählen" darf. Die materielle und symbolische Institutionalisierungs- und Beziehungsarbeit als Akte gegenseitiger Anerkennung ist eine entscheidende Voraussetzung für die *soziale Gruppierung* (z.B. Gefälligkeiten und Hilfestellung im Sinne von "social support", Zugehörigkeit zu einer angesehenen, anerkannten Gruppe, Durchsetzung einer allgemein anerkannten Benennung der Gruppe). Die Entstehung und "Akkumulation" von Sozialkapital ist an Austauschbeziehungen gebunden, in denen die materiellen und symbolischen Aspekte untrennbar miteinander verbunden sind. Obwohl das soziale Kapital nicht unmittelbar auf das ökonomische oder kulturelle Kapital reduziert werden kann, ist es niemals völlig unabhängig davon (S. 191): "denn die in den Tauschbeziehungen institutionalisierte gegenseitige Anerkennung setzt das Anerkennen eines Minimums von 'objektiver' Homogenität unter den Beteiligten voraus" und übt einen "Multiplikatoreffekt auf das tatsächlich verfügbare Kapital" aus.

**Die Reproduktion sozialer Gruppen macht eine fortlaufende Institutionalisierungs- und Beziehungsarbeit erforderlich, andererseits liefern Institutionen Anlässe, Orte oder Praktiken für das Zusammentreffen von Individuen (z.B. Trucker-Feste, Raststätten etc.).**

"Der Austausch macht die ausgetauschten Dinge zu Zeichen der Anerkennung. Mit der gegenseitigen Anerkennung und der damit implizierten Anerkennung der Gruppenzugehörigkeit wird so die Gruppe reproduziert; gleichzeitig werden ihre *Grenzen* bestätigt, d.h. die Grenzen, jenseits derer die für die Gruppe konstitutiven Austauschbeziehungen (Handel, Kommensalität, Heirat) nicht stattfinden können. Jedes Gruppenmitglied wird so zum Wächter über die Gruppengrenzen: Jeder Neuzugang zu der Gruppe kann die Definition der Zugangskriterien in Gefahr bringen, denn jede *Mésalliance* kann die Gruppe verändern, indem sie die Grenzen des als legitim geltenden Austausches verändert. (...)

Für die Reproduktion von Sozialkapital ist eine unaufhörliche *Beziehungsarbeit* in Form von ständigen Austauschakten erforderlich, durch die sich die gegenseitige Anerkennung immer wieder neu bestätigt. Bei der Beziehungsarbeit wird Zeit und Geld und damit, direkt oder indirekt, auch ökonomisches Kapital verausgabt" (Bourdieu 1983, S. 192f.).

Im Anschluß an Max Weber (1980, S. 535) ist die "Zumutung einer spezifisch gearteten *Lebensführung* an jeden, der dem Kreise angehören will" mit einer materiellen und symbolischen "Stilisierung" der Lebensführung verbunden, die eine Grundlage für die (Re-)Produktion und Beanspruchung ständischer Ehre bildet. Die Stilisierung des Lebens und der Arbeit bei den lohnabhängigen Fahrern läßt sich aber nur mit großer analytische Mühe von dem Stil der selbstfahrenden Unternehmer (*owner operator*, Subunternehmer)<sup>56</sup> trennen, die in den

---

56 Ulrich Paasch (1990, S. 222) schätzt die Zahl der selbstfahrenden Unternehmer im Straßen-güterfernverkehr im Jahr 1986 auf lediglich 756, wobei er allerdings nur die Unternehmen mit einer Fernverkehrsgenehmigung berücksichtigt, die zugleich weder im Güternahverkehr noch in anderen Gewerben aktiv waren.

USA die Stilbildungen im Transportfeld dominieren und auch in der Bundesrepublik im Jahr 1986 gut ein Drittel der 8.590 im Fernverkehr aktiven Transportunternehmen ausmachen (Betriebe mit einer Fernverkehrsgenehmigung; vgl. Florian 1994). Die Konkurrenz- und Kampfbeziehungen im Feld der Dienstleistungen des Straßengüterfernverkehrs sind durch eine entscheidende Besonderheit geprägt, durch die sie sich von den üblichen sozialen Tauschbeziehungen in industriellen Produktionsfeldern unterscheiden. Die lohnabhängigen sind von den selbständigen Fahrern lediglich dadurch zu unterscheiden, daß die auf eigene Rechnung fahrenden Fernfahrer ihr Eigentumsverhältnis auf dem LKW öffentlich anzeigen können (was in US-amerikanischen Truckerfilmen meist auf den Kabinentüren geschieht, während die Außenhaut der Aufbauten häufig verladenden Firmen als Werbefläche dient).

Diese symbolische Unschärfe ermöglicht es den lohnabhängig Beschäftigten, sich unterwegs *wie* selbständig fahrende "Trucker" zu "*fühlen*" und nach außen hin zu *präsentieren*, wobei diese an sich trügerischen "Vorstellungen" noch dadurch unterstützt werden, daß viele Unternehmer ihre angestellten Fahrer aufgrund der ihnen zugestandenen (und auch abverlangten) Autonomie und Verantwortung weitgehend *wie* "*Selbständige*" *behandeln* (vgl. auch Ouellet 1987, S. iii). Gleichzeitig wirkt die "Verselbständigung" zu selbstfahrenden "Subunternehmern", die vielen abhängig beschäftigten Fahrern häufig vom Arbeitgeber mehr oder weniger stark aufgedrängt wird, angesichts der prekären ökonomischen, rechtlichen und sozialen Bedingungen (hohe Risiken bei geringen Ressourcen an ökonomischem und kulturellem Kapital) eher als eine "Schein-Selbständigkeit" (vgl. Gesterkamp 1987; Mayer, Paasch und Ruthenberg 1990, S. 68ff.; Paasch 1990a/b), somit nicht unbedingt als ein Schritt zu einer Form sich selbst tragender, autonomer Selbständigkeit, die das Ideal wie den Mythos des sogenannten "Mittelstandes" eigentlich ausmacht (vgl. auch Bögenhold 1987, S. 27ff., 155ff. zu der aus der Not geborenen "neuen Selbständigkeit").

Trotz dieser widrigen Umstände muß das Risiko der Selbständigkeit für viele als die einzige realistische Chance zu sozialem Aufstieg attraktiv erscheinen. Aufgrund der Wahrscheinlichkeiten in der "sozialen Laufbahn" abhängig beschäftigter Fernfahrer, in denen ihre Aussichten auf dem segmentierten Arbeitsmarkt und ihr vergleichsweise geringer Besitz an ökonomischem und kulturellem Kapital zum Ausdruck kommen, sind die Fahrer weitgehend dazu verurteilt, entweder als lohnabhängige Fernfahrer innerhalb des Transportgewerbes zu bleiben, auf (aus ihrer Sicht) noch unattraktivere industrielle Betätigungsfelder überzuwechseln oder aber gezwungenermaßen als Berufs- oder Erwerbsunfähige die Tätigkeit des Berufskraftfahrers für Frühverrentung oder Schonarbeit irgendwann ganz aufzugeben (vgl. Kapitel 2.2). Kein Wunder also, daß sich die Stilisierungen des Arbeitslebens von Fernfahrern häufig auch dort an der Mythologie der Selbständigkeit orientieren, wo lediglich die Not zur Tugend gemacht wird. "Eigentlich wollte ich den Job nur fünf Jahre machen, um 'rasch' Geld zu verdienen. Nach fünf Jahren mußte ich feststellen, daß ich zu wenig verdient hatte. Ich hängte noch einmal fünf Jahre dran, bis es schließlich 25 waren" (typische Aussage eines Fernfahrers, zitiert bei Plänitz 1983, S. 254).

Meine These ist, daß in der (teilweise mythologisch gefärbten) Stilisierung der Arbeit und des Lebens vieler Fernfahrer eine Mischung aus "proletarischem" und "kleinbürgerlichem" Lebensstil zum Ausdruck kommt, eine Melange der Mehrdeutigkeiten, die sich nicht auf ein Entweder- Oder festlegen läßt, sondern ein Sowohl- Als- auch vertritt, bei dem sich der für die persönliche und kollektive Identität der Arbeiterklasse stilbildende *Männlichkeitsethos* mit der für den kleinbürgerlichen Habitus und Geschmack stilbildenden *Beflissenheit* und *Prätention* vermählt, was der zwiespältigen Position der Fahrer an einer der vielen Nahtstellen *zwischen* "Kapital" und "Arbeit" innerhalb des sozialen Raumes entspricht (vgl. im folgenden die Charakterisierung des "kleinbürgerlichen" und des "proletarischen" Lebensstils bei Bourdieu 1982, besonders S. 500- 619).

*Einerseits* sind Fernfahrer Träger von sozialen Merkmalen und Eigenschaften, die üblicherweise der "Arbeiterklasse" zugerechnet werden. Der geringe Besitz an ökonomischem und kulturellem Kapital, der sie in den Feldern der gesellschaftlichen Arbeit dazu zwingt, vorrangig auf ihre Arbeitskraft zu setzen und weitgehend körperliche Arbeitstätigkeiten unter Bedingungen der Lohnabhängigkeit zu verrichten, korrespondiert mit einer für die unteren Klassen kennzeichnenden Beziehung zum eigenen Körper, bei der die "hohe Bewertung *physischer Kraft* als Grundlage der Männlichkeit und die Hochschätzung von allem, was der Schaffung und Erhaltung dieser Männlichkeit dient" (vgl. Bourdieu 1982, S. 600f.; 1986, S. 198; Willis 1982, S. 84ff., 218ff.), zum Ausdruck kommt. Alles deutet darauf hin, als ob diese bezeichnende Beziehung zum eigenen Körper, die gleichsam als Grundschema für die vielfältigsten Stilisierungen fungiert, im "Habitus" vieler Fernfahrer inkorporiert ist, und als ob dieses körperkraftfixierte Männlichkeitsethos auch selbstfahrende Unternehmer nicht verlieren, zumal die prekären Grenzen ihrer Selbständigkeit bei den am Rande der Rentabilität fahrenden auch weiterhin vorrangig an die Risiken des Verlustes körperlicher Kraft gebunden bleiben.

"Die Härte und Mühsal der körperlichen Arbeit - an sich, durch die Arbeitsteilung bedingt und nach streng kapitalistischer Logik, ohne jede Größe und Heroismus - wird maskulin überhöht und vertieft und gewinnt eine über sie selbst hinausgehende Bedeutung. Egal welche spezifischen Probleme eine schwierige Aufgabe aufwirft - es sind sozusagen immer männliche Probleme. Es bedarf männlicher Eigenschaften, um mit ihnen fertigzuwerden. (...) Unzufriedenheit mit der Arbeit wird von politischer Unzufriedenheit abgekoppelt und nach einer Logik, in einem gewaltigen Umweg, mit dem symbolischen Bereich des Sexuellen vermischt. Die Brutalität der Arbeitssituation wird partiell uminterpretiert als heroische Konfrontation mit der *Aufgabe*. Schwierige, unbequeme oder gefährliche Bedingungen werden nicht als das erkannt, was sie sind, sondern als Herausforderung an männliche Bereitschaft und Härte. Sie werden mehr von der Härte her verstanden, deren es bedarf, sie zu bestehen, als vom Wesen des Zwanges, der sie überhaupt erst auferlegt" (Willis 1982, S. 223f.).

*Andererseits* zeigen viele Fernfahrer Züge eines kleinbürgerlichen Lebens- und Arbeitsstils, der vor allem durch Beflissenheit (Ehrgeiz und Sorge um Anerkennung der eigenen Leistungen), durch Prätention (zugleich Anspruch auf *und* Anmaßung von "Selbständigkeit") und der Tendenz zur Übertreibung gekennzeichnet ist (vgl. Bourdieu 1982, S. 500ff.). Allerdings beziehen sich hier Fleiß und Eifrigkeit der LKW- Fahrer "als Prinzip" weniger auf Bildungsprozesse (dem wohl begehrtesten Objekt kleinbürgerlicher Karrierestrategie), weil Bildungstitel im Straßengüterverkehr nur gering verwertbar ist. Statt dessen orientieren sich

viele Fahrer vor allem auf Aspekte der Selbstbeherrschung, asketischen Selbstdisziplin und riskanten Einsatzbereitschaft in der Erwerbsarbeit, d.h. darauf, daß sie mit ihren Arbeits(zeit)-leistungen permanent über ihre Verhältnisse zu leben bereit sind. Der Kleinbürger erscheint als ein Proletarier, der sich klein machen muß, um durch die enge Pforte zu passen, die zur Bourgeoisie führt und aus ihm einen Bürger macht (Bourdieu 1982, S. 530f.).

"Wenn sein Ehrgeiz den Kleinbürger zwingt, mit anderem Ehrgeiz zu *konkurrieren* und ihn um den Preis einer permanenten *Anspannung*, die sich ständig in Aggressivität zu entladen droht, dazu treibt, stets *über seine Verhältnisse* zu leben, so gibt er ihm andererseits auch die Kraft, durch alle Formen von Selbstausschöpfung, und insbesondere durch asketische Fähigkeiten und malthusianistische Einstellungen, die für den Aufstieg notwendigen ökonomischen und kulturellen Mittel aus sich herauszuholen" (Bourdieu 1982, S. 528).

**In der symbolischen Verarbeitung ihrer sozialen Position wird aus der Not des harten Arbeits- und Lebensalltags der Fernfahrer und der für sie nur schwer zu überwindenden Schwellen zum sozialen Aufstieg eine Tugend maskuliner Herausforderung und Ehre gemacht. Im Truckermythos verschmelzen Männlichkeitsethos und Sehnsucht nach Selbständigkeit (vgl. Kap. 5.3), eine brisante Mischung, deren Zusammensetzung nach dauerhafter Anerkennung verlangt. Im Arbeitsalltag, der den lohnabhängigen Fernfahrern ebenso wie den meisten selbstfahrenden Unternehmern allenfalls eine "kontrollierte" Autonomie gestattet, bleibt die zwiespältige Verbindung zwischen Abhängigkeit und Selbständigkeit bestehen, was sich in den fundamentalen Ambivalenzen einer Haßliebe zum Beruf äußert.**

Lawrence J. Ouellet (1987) ist in einigen US-amerikanischen West Coast Trucking Companies der Frage nachgegangen, warum die Fernfahrer so hart arbeiten und welche Bedeutung sie selbst ihren Arbeitsleistungen zuschreiben. Die mit Methoden teilnehmender Beobachtung und offener Interviews operierende Studie kommt dabei zu dem überraschenden Schluß, daß die erste Frage weitgehend als eine Antwort auf die zweite Frage zu begreifen ist: "Drivers work as hard as they do, because effort makes sense of their work. Effort implies the worthiness of labor. (...) In addition, gender prescriptions for traditional manhood positively value the capacity for high, sustained, and effective effort" (Ouellet 1987, S. 272).

Allerdings ist die bereitwillige Verausgabung von Arbeitskraft nicht ganz unproblematisch, sofern es sich dabei um Tätigkeiten handelt, die unter Männern als unwürdig oder unehrenhaft gelten (ebd.): "However, the expenditure of effort is problematic for employees. High effort extracted by the tip of a whip spoils the equations between effort and work's worthiness and between effort and a man's worth. To be forced into high effort, especially at one's own expense and another's profit, is ignoble, dishonorable, and unmanly."

Angesichts der mangelnden Praktikierbarkeit direkter Formen der Überwachung und Kontrolle hat sich eine Umgangsweise der Transportunternehmer mit ihren Fahrern herausgebildet, in der die Leistungsmotivierung auf Formen symbolischer Verkennung des Lohnarbeitsverhältnisses aufbaut.

"Owners of competitive sector trucking companies have a difficult time resorting to the whip as a means of translating labor power into labor. However, though direct supervision of drivers is not practical, owners, however, discovered a much better means for extracting high effort. By treating drivers as independent operators (i.e., autonomous actors who own the means of production) and assisting them in realizing gender prescriptions and occupatio-

nal myths, the dishonor inherent in employment was mitigated and high effort became possible" (ebd., S. 272).

Wie Ouellet zeigen kann, läßt sich die außergewöhnliche Leistungsbereitschaft der Fernfahrer nur unbefriedigend durch "nackte" ökonomische und physische Gewalt oder durch den extrinsischen Anreiz finanzieller *Belohnung* erklären (vgl. 1987, S. iii): Die Leistungen der Fahrer sind vielmehr erstens ein Ausdruck der Unsicherheit bezüglich ihrer Arbeitsqualifikationen, die sie dazu führt, ihre Leistungsfähigkeit bei der Bewältigung ihrer Arbeitsaufgaben (mangels geeigneter anderer legitimer Kriterien) in Form eines sichtbaren Arbeitsleistungsoutputs zu messen (und zu demonstrieren), zweitens fördern traditionelle Männlichkeitsvorstellungen diese Neigungen der Fahrer und drittens schließlich wird die Arbeitsleistung dadurch zu einer ehrenvollen Tätigkeit, indem die Unternehmer ihren Fahrern in einer stillschweigenden Übereinkunft relativ große Dispositionsspielräume zugestehen, sie gewissermaßen wie Selbständige behandeln, die den Besitz ihres Produktionsmittels LKW imitieren können, was ihnen zugleich Möglichkeiten verschafft, den geschlechtsspezifischen Vorschriften traditioneller Männlichkeitsideale zu genügen und berufsbezogene Mythen auszuleben.

Ouellet bietet jedoch lediglich eine Beschreibung des Phänomens, daß es offensichtlich einen engen Zusammenhang zwischen dem persönlichen Selbstwertgefühl, dem sozialen Ansehen und den geschlechtsspezifischen, berufsbezogenen Mythen gibt, ein Zusammenhang, der sich in der Beziehung zwischen den LKW-Fahrern und ihrem betrieblichen Management herausbildet. Was Ouellet nicht leistet, ist eine Antwort auf die Fragen, wie diese grandiose Selbsttäuschung der Trucker zustande kommt und welche Rolle die Fernfahrermythen bei der sozialen, berufskulturell gestützten Gruppierung der Fahrer spielen. Obwohl Ouellet durch die Einbeziehung kultursoziologischer Problemstellungen - z.B. der Frage nach der Bedeutung der Arbeit (*meaning of work*) - weit über gängige arbeitssoziologische Konzepte hinausgreift, die sich auf das Verhalten am Arbeitsplatz konzentrieren, bleibt seine Studie letztlich noch zu stark an eine phänomenologische Perspektive gebunden, der ein geeignetes Konzept *gesellschaftlicher* Strukturbildung und Reproduktion fehlt. Dies führt dazu, daß Ouellet unterschätzt, daß die fehlenden Chancen zu einer direkten Kontrolle der Arbeitstätigkeiten von Fernfahrern zwar alle sichtbaren Formen unternehmerischer Gewalt konterkarieren, daß sich die Verfügungsgewalt über die Produktionsmittel aber sehr effektiv auf *symbolische* Herrschaftsformen stützen kann. Die Männlichkeitsmythen lassen sich hierbei als eine wichtige Komponente innerhalb der symbolischen Herrschaftsbeziehungen zwischen Fahrern und betrieblichem Management identifizieren, ein Zusammenhang, den ich im letzten Hauptkapitel eingehender behandeln möchte.