



Wie lang ist ein Arbeitstag?

Arbeitszeit im Blickpunkt der soziologischen Forschung

MARCIN SERAFIN

Die Frage, welche Faktoren die Länge von Arbeitstagen beeinflussen, steht schon lange im Mittelpunkt der soziologischen Erforschung kapitalistischer Gesellschaften. Marcin Serafin hat sie anhand der Arbeitszeiten von Taxifahrerinnen und Taxifahrern in Warschau untersucht. Ihre tägliche Arbeitszeit ist nicht durch Arbeitsverträge fixiert, wird aber dennoch durch verschiedene politische, kulturelle und soziale Faktoren geprägt.

Arbeitszeit als Forschungsthema

Wovon hängt es ab, wann und wie lange wir arbeiten? Diese scheinbar triviale Frage hat zu einigen der bedeutsamsten soziologischen Forschungsarbeiten über die Beziehungen zwischen Wirtschaft und Gesellschaft angeregt. So verwendet Karl Marx die Arbeitszeit als Parameter, um den Kapitalismus und das Klassensystem zu verstehen. Laut Marx ergibt sich die Länge eines Arbeitstages aus einem Machtkampf zwischen Arbeitgebern und Arbeitnehmern und bildet die Kräfteverhältnisse zwischen den beiden sozialen Klassen ab. Max Weber zeigt anhand des Parameters Arbeitszeit die Beziehung zwischen Kapitalismus und Religion auf. Er vergleicht die Arbeitszeit von Arbeitern unterschiedlicher Konfessionen und argumentiert, dass der Protestantismus und die protestantische Arbeitsethik zur Entstehung des Kapitalismus beigetragen haben.

In einer neueren Studie untersucht die US-amerikanische Soziologin Arlie Hochschild das Verhältnis von Kapitalismus und Genderbeziehungen anhand der Arbeitszeit. Sie analysiert die Umgestaltung moderner Ökonomien sowie die Entstehung von Doppelverdiener-Haushalten, in denen Frauen aufgrund ungleich aufgeteilter Hausarbeit „zwei Schichten“ leisten müssen: eine am Arbeitsplatz und eine zu Hause. Diese Autoren verwenden – wie viele andere, die ihren Sichtweisen gefolgt sind – Arbeitszeit als Parameter, um die Auswirkungen politischer, historischer, kultureller und sozialer Faktoren auf wirtschaftliche Prozesse zu verstehen.

Arbeitszeit dient als Parameter, um die Auswirkungen politischer, historischer, kultureller und sozialer Faktoren auf wirtschaftliche Prozesse zu verstehen.

Die sozialen Grundlagen der Arbeitszeit lassen sich besonders gut anhand des Berufs des Taxifahrers* untersuchen, da dieser – anders als viele andere – nicht an feste Arbeitszeiten gebunden ist. Üblicherweise sind Taxifahrer keine vertraglich angestellten Arbeitnehmer, sondern vielmehr Selbstständige. Die Frage, welche Faktoren ihre Arbeitszeiten beeinflussen, ist seit über zwanzig Jahren Gegenstand wirtschaftswissenschaftlicher Untersuchungen. Auf der einen Seite argumentieren Vertreter der neoklassischen Ökonomie, dass Taxifahrer ihre Arbeitszeiten anhand rationaler Kriterien auswählen. Auf der anderen Seite führen Verhaltensökonominnen aus, dass sie sich irrational verhalten und einfache Faustregeln anwenden, um ihre Arbeitszeit festzulegen. Verhaltensökonominnen zufolge passen Taxifahrer ihre Arbeitszeit nicht an die schwankende Nachfrage nach ihrer Dienstleistung an, sondern lassen sich von einem „Einkommensziel“ leiten. Da sie täglich eine bestimmte Summe verdienen wollen, beenden sie ihre Arbeit erst dann, wenn sie diese erreicht haben. Dies sei „irrational“: Da Taxifahrer in diesem Fall mehr arbeiteten als sie arbeiten würden, passten sie ihre Arbeitszeit der vorhandenen Nachfrage nach ihrer Dienstleistung an.

Sowohl die Vertreter der neoklassischen Ökonomie als auch die Verhaltensökonominnen fokussieren ihre Diskussion ausschließlich auf die Frage, ob Menschen rational oder irrational über die Länge ihrer Arbeitszeit entscheiden. Dabei lassen sie jedoch die bedeutsamere Frage außer Acht, wie sich verschiedene soziale, kulturelle und politische Faktoren auf die Arbeitszeit auswirken. Denn obwohl Taxifahrer selbst bestimmen können, wann und wie lange sie arbeiten, wird diese Entscheidung von verschiedenen sozialen und politischen Faktoren geprägt: insbesondere von staatlichen Maßnahmen, religiösen Traditionen und familiären Beziehungen.

Arbeitszeit und der Staat

Die Arbeitszeit von Taxifahrern wird durch den Staat beeinflusst. Jedoch unterscheidet sich dieser Einfluss stark von dem, den der Staat auf viele andere Berufe hat. Durch das Arbeitsrecht können Staaten die Arbeitszeit vieler Bürger direkt gestalten. So legt das Arbeitsrecht unter anderem die wöchentliche Höchstzahl der Arbeitsstunden fest, die Anzahl der Urlaubstage und die Länge des Mutterschaftsurlaubs. Diese politischen Maßnahmen bestimmen, wann und wie lange viele Menschen arbeiten. Allerdings sind

Taxifahrer in Polen, wie in den meisten anderen Ländern, nicht von derlei arbeitsrechtlichen Regelungen betroffen. Sie sind keine vertraglich angestellten Mitarbeiter, sondern Unternehmer, und unterliegen daher keinen festen Arbeitszeiten. Der Staat legt die Arbeitszeit der Warschauer Taxifahrer nicht direkt fest, etwa durch eine Begrenzung der erlaubten Arbeitsstunden. Jedoch bestimmt er sie indirekt, indem er das Angebot an Taxifahrern reguliert und die Nachfrage nach deren Dienstleistungen beeinflusst.

Die Tatsache, dass Staaten die Nachfrage nach Taxifahrten beeinflussen, resultiert meistens nicht aus bewusst eingeführten politischen Maßnahmen, sondern ist vielmehr das Ergebnis verschiedener politischer Entscheidungen, die auf den ersten Blick nur wenig mit Taxifahrern oder Taximärkten zu tun haben. Ein Beispiel für solch einen indirekten staatlichen Einfluss auf den Taximarkt sind die Auswirkungen des „öffentlichen Kalenders“ auf die Nachfrage nach Taxifahrten. Jeder Staat legt in einem solchen Kalender die nationalen Feiertage, die Öffnungszeiten staatlicher Behörden, die Abgabefristen für Steuererklärungen, die Termine von Wahlen und Schulferien und anderes mehr fest. Der öffentliche Kalender wirkt sich auf den Rhythmus des sozialen Lebens aus: darauf, wann wir wählen, wann wir zur Arbeit gehen, wann wir nach Hause zurückkehren, wann wir Steuern zahlen, wann wir Urlaub machen. Da einige dieser Aktivitäten mit Taxifahrten verbunden sein können, beeinflusst der staatlich festgelegte Kalender folglich auch die Nachfrage nach der Arbeitskraft von Taxifahrern. Wenn am 11. November die Warschauer Taxifahrer weniger zu tun haben als sonst, liegt es daran, dass der polnische Staat diesen Tag zum Nationalfeiertag erklärt hat und die Menschen dann nicht arbeiten gehen.

Die Macht des Staates über die Märkte ist nicht auf die direkte Marktregulierung begrenzt.

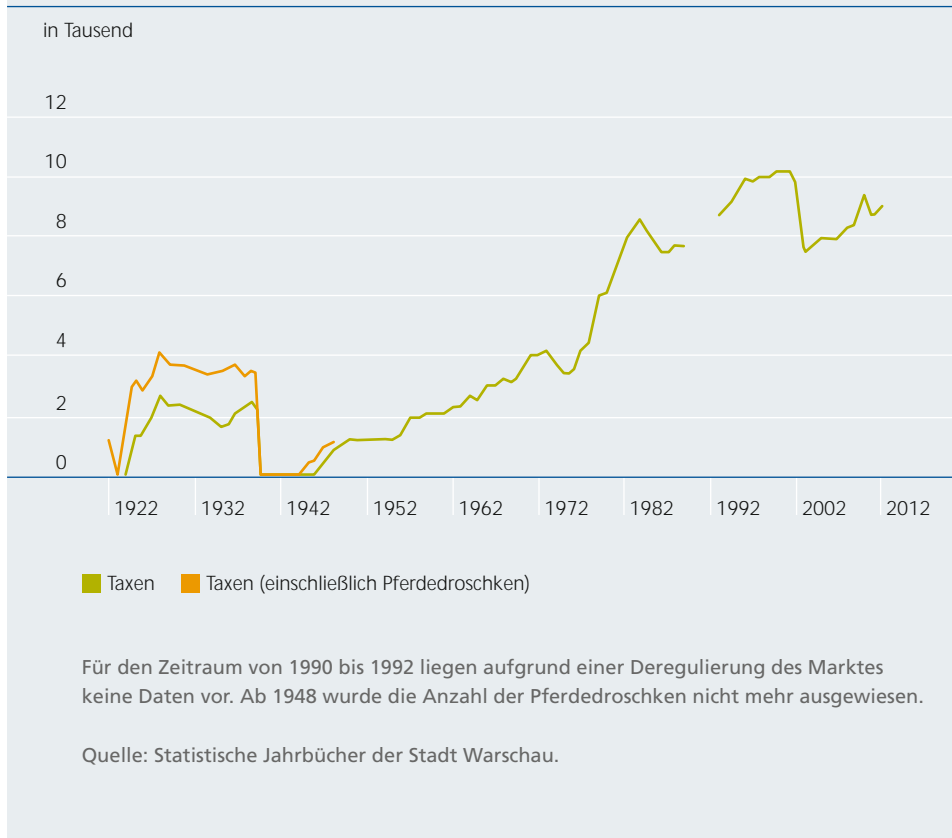
Ein anderes Beispiel sind Schulferien: Während dieser Zeit verlassen einige Menschen die Stadt, um mit ihren Familien in Urlaub zu fahren, was die Nachfrage nach den Dienstleistungen der Taxifahrer verändert. Eine Betrachtung der Arbeitszeiten von Taxifahrern zeigt also, dass die

staatlichen Auswirkungen auf Märkte wesentlich größer sind als üblicherweise angenommen. Auch wenn der Aufstieg des Neoliberalismus und der Rückzug des Staates aus der Wirtschaft wissenschaftlich nachgewiesen werden konnten, bestimmt der moderne Staat eindeutig weiterhin die Marktergebnisse, da seine Macht über die Märkte nicht auf die direkte Marktregulierung begrenzt ist.

Der Staat beeinflusst aber nicht nur die Nachfrage nach Taxifahrten, sondern auch das Angebot an Taxifahrern. Viele Taximärkte sind stark reguliert. Allerdings gibt es kein einheitliches Regulierungsmodell. Einige Städte regulieren den Preis der Dienstleistung, andere die Anzahl der Taxifahrer, den Wagentyp oder die Wagenfarbe. In manchen Städten benötigen Taxifahrer keine Lizenzen (Stockholm), in anderen setzen diese eine lange Ausbildung voraus (London) oder stellen ein kostenintensives Investitionsgut dar (New York und Paris). Diese Vorschriften wirken sich darauf aus, wie leicht es ist, den Beruf des Taxifahrers zu ergreifen, und somit auch darauf, wie viele Taxifahrer in den verschiedenen Städten arbeiten. Im Laufe der vergangenen hundert Jahre haben sich staatliche Maßnahmen in Form von Regulierungen, Deregulierungen und Reregulierungen

Anzahl der Taxen in Warschau 1992 bis 2012

Abb. 1



auch auf die Anzahl der Taxifahrer in Warschau ausgewirkt. Die variierende Anzahl (**Abb. 1**) hatte wiederum Auswirkungen auf die verfügbare Arbeitsmenge pro Taxifahrer und die Wartezeiten zwischen den Fahrten.

Diese Marktregulierungen waren stets auch Gegenstand politischer Auseinandersetzungen. Die Warschauer Taxifahrer versuchten, sich als Gruppe zu organisieren und die staatlichen Maßnahmen durch verschiedene Formen politischen Handelns zu beeinflussen, um hiermit den Staat zu einer Begrenzung der Anzahl der Taxifahrer zu bewegen. Sie versuchten, ihre Arbeitsbedingungen durch Lobbyarbeit, Gerichtsverfahren gegen illegal arbeitende Taxifahrer oder auch Straßenproteste zu verbessern. Da sie jedoch dazu neigen, sich selbst als Unternehmer und andere Taxifahrer somit nicht als Kollegen, sondern als Konkurrenten zu betrachten, blieb die Organisation gemeinsamer Aktionen stets eine Herausforderung.

Arbeitszeit und Religion

Auch Religion und religiöse Traditionen haben einen Einfluss darauf, wann und wie lange Taxifahrer arbeiten. Entgegen der Vorstellung, dass Religion die wirtschaftlichen Aktivitäten nicht mehr beeinflusst, belegen die Arbeitszeiten der Warschauer Taxi-

fahrer, in welcher Weise sie dies weiterhin tut. In Warschau hängt die Nachfrage nach Taxifahrten vom Kirchenjahr und von kirchlichen Feiertagen wie Ostern, Weihnachten, Pfingsten und Fronleichnam ab: Zum einen unterstützen Taxifahrer als Dienstleister die Koordinierung von Aktivitäten im Zusammenhang mit diesen Festen, zum anderen gehen die Menschen an diesen Feiertagen nicht zur Arbeit. Außerdem besteht der Einfluss religiöser Traditionen auf die Nachfrage nach Taxifahrten auch dadurch fort, dass in Polen nicht nur Geburtstage gefeiert werden, sondern auch Namenstage. An den Gedenktagen jener Heiligen, deren Namen besonders weit verbreitet sind, fällt für Taxifahrer mehr Arbeit an, da die Menschen Taxen nutzen, um von Feierlichkeiten nach Hause zu fahren. Nicht nur in Warschau, sondern auch in vielen anderen Städten der Welt beeinflusst die Religion, wann Taxifahrer arbeiten. Freitagabends ist in Warschau die Nachfrage nach Taxen hoch, da einige soziale Gruppen (Banker, Rechtsanwälte) spät von der Arbeit zurückkehren, während andere Gruppen (Studierende) zu Partys aufbrechen. In Jerusalem hingegen mangelt es wegen des Sabbats sowohl am Angebot von als auch an der Nachfrage nach Taxen.

Arbeitszeit und Familienleben

Technologische Neuerungen lassen die Trennung von Betrieb und Haushalt verschwimmen.

Schließlich wird der Arbeitstag von Taxifahrern durch familiäre Beziehungen beeinflusst. Entgegen der Vorstellung von einem universellen Homo oeconomicus unterscheidet sich der Arbeitstag eines Taxifahrers von dem einer Taxifahrerin dadurch, dass Letztere mit einer höheren Wahrscheinlichkeit zu Hause eine „zweite Schicht“ arbeiten müssen. Da Taxifahrer ihr Familien- und Arbeitsleben in Einklang bringen möchten, wirken sich die häuslichen Abläufe darauf aus, wann und wie lange sie arbeiten. Zudem verschwimmt seit der Einführung moderner Kommunikationsmittel (Handys und Smartphones) die einst klare Grenze zwischen „auf der Arbeit sein“ und „zu Hause sein“. Taxifahrer bleiben während ihres gesamten Arbeitstages mit den Mitgliedern ihrer Familie in Kontakt und verhandeln, wann sie nach Hause kommen und wie lange sie arbeiten sollten. Andererseits können Taxifahrer selbst dann, wenn sie physisch zu Hause sind und Zeit mit ihrer Familie verbringen, „am Markt“ sein und Kunden kontaktieren. Max Weber und viele in seiner Tradition stehende Autorinnen und Autoren argumentieren, dass der Kapitalismus ein soziales System darstellt, das durch die Trennung von Betrieb und Haushalt gekennzeichnet ist. Jedoch ist im Fall von Taxifahrern diese Trennung aufgrund technologischer Neuerungen nicht mehr so klar.

Die hier dargestellte Forschungsarbeit knüpft mit ihrer detaillierten Fallstudie zur Arbeitszeit der Warschauer Taxifahrer an die Tradition an, den Parameter Arbeitszeit als Ausgangspunkt für die Entwicklung eines Verständnisses der Beziehung zwischen Wirtschaft und Gesellschaft zu verwenden. Sie kann die anhaltenden Auswirkungen verschiedener Institutionen (Familie, Arbeiterbewegungen, Kirche) auf den gegenwärtigen Kapitalismus aufzeigen. Wenngleich die Studie auf Taxifahrer fokussiert ist, können die gewonnenen Erkenntnisse auf andere Menschen übertragen werden, die sich in einem nichtstandardisierten Arbeitsverhältnis ohne feste Arbeitszeiten befinden. Sie zeigt, dass

auch dann, wenn aufgrund deregulierter Märkte und technologischer Neuerungen die Arbeitszeit einer zunehmenden Anzahl von Menschen nicht mehr durch Arbeitsverträge bestimmt wird, die Länge eines Arbeitstages – anders als von Verhaltensökonomern und Vertretern der neoklassischen Ökonomie angenommen – kein Ergebnis individueller Entscheidungsprozesse ist, sondern vielmehr weiterhin durch soziale, kulturelle und politische Faktoren bestimmt wird.

MARCIN SERAFIN



Marcin Serafin ist Assistant Professor am Institute of Philosophy and Sociology der Polish Academy of Sciences (IFiS PAN). Von 2011 bis 2016 war er zunächst Doktorand an der International Max Planck Research School on the Social and Political Constitution of the Economy (IMPRS-SPCE) und anschließend Postdoktorand am MPIfG. Für seine Dissertation *The Temporal Structures of the Economy: The Working Day of Taxi Drivers in Warsaw* wurde er mit der Otto-Hahn-Medaille der Max-Planck-Gesellschaft ausgezeichnet. Seit April 2017 leitet er die Max Planck Partner Group for the Sociology of Economic Life in Warschau, die die soziale und institutionelle Einbettung wirtschaftlichen Handelns untersucht.

Forschungsinteressen: Wirtschaftssoziologie; soziologische Theorie; Feldtheorie.

Zum Weiterlesen

HOCHSHILD, A.: *The Second Shift: Working Parents and the Revolution at Home*. Viking, New York 1989.

NEGREY, C.: *Work Time: Conflict, Control, and Change*. Polity Press, Cambridge 2012.

SCHOR, J.: *The Overworked American: The Unexpected Decline of Leisure*. Basic Books, New York 1991.

SERAFIN, M.: *Cacophony of Contestation: Forms of Voice and the Warsaw Taxi Market as a Field of Struggles*. *European Journal of Sociology/Archives Européennes de Sociologie* 57(2), 259–295 (2016).

SERAFIN, M.: *The Temporal Structures of the Economy: The Working Day of Taxi Drivers in Warsaw*. *Studies on the Social and Political Constitution of the Economy*. International Max Planck Research School on the Social and Political Constitution of the Economy (IMPRS-SPCE), Köln 2016.

SNYDER, B. H.: *The Disrupted Workplace: Time and the Moral Order of Flexible Capitalism*. Oxford University Press, Oxford 2016.

* In diesem Beitrag wird bei der Nennung des Berufsstands der Taxifahrerinnen und Taxifahrer ausschließlich die männliche Form verwendet. Personen weiblichen wie männlichen Geschlechts sind darin gleichermaßen eingeschlossen.