

Zeitschrift: Schweizer Monat : die Autorenzeitschrift für Politik, Wirtschaft und Kultur
Band: 97 (2017)
Heft: 1047

Artikel: Über liebt mich
Autor: Pines, Sarah
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-736514>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. [Siehe Rechtliche Hinweise.](#)

Conditions d'utilisation

L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. [Voir Informations légales.](#)

Terms of use

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. [See Legal notice.](#)

Download PDF: 29.04.2025

ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, <https://www.e-periodica.ch>

Über liebt mich

Der kalifornische Fahrtenvermittler provoziert einen Skandal nach dem anderen. Warum er trotzdem begeistert.

von Sarah Pines

In dem Roman «Per Anhalter durch die Galaxis» (1978) von Douglas Adams muss die Erde der Umgehungsstrasse einer ausserirdischen Population (weisse Mäuse) weichen, Autos und Autofahren werden fortan Lebensform. Die geordnete Alltagswelt, plötzlich überschwemmt von Autos mit seltsamen Wesen drin, zum Beispiel Uber-Fahrer und ihre Gäste: In New York ist es Abend und auf dem Rücksitz eines Toyota Prius lackiert sich die Frau, die Tiffany heisst, im Dunklen die Nägel.

Bis auf Zürich ist in der Schweiz noch nicht entschieden, ob und wie es den Fahrdienst Uber geben wird. Viele empören sich, befürchten die «Uberification» des Transportwesens. Gegenüber dem Wunschbild Vollzeit, Unkündbarkeit, Selbstverwirklichung wirkt Uber wie ein Neukonglomerat prekärer Arbeiterklassemenschen, die, wie einst Kinderarbeiter im New Yorker Meatpacking District, ausgebeutet unter dem Druck des Wettbewerbs zusammenbrechen und für nichts arbeiten. Dazu tragen auch diese Bilder aus San Francisco oder Manhattan bei: nächtliche Ansammlungen von in ihren Wagen übernachtenden Fahrern unter Brücken, auf öffentlichen Parkplätzen oder in ruhigen Nachbarschaften. Uber lässt die Fahrer frei wählen, wann, wie oft, wie lange und wo sie arbeiten (anders als bei Taxifahrten gibt es kaum Leerlaufzeiten an Bahnhöfen oder nachts irgendwo), und manchmal fehlen den Fahrern, die aus günstigeren Wohngebieten in die Innenstadt kommen, Kraft und Zeit für den Heimweg.

Vor allem in Europa klagen Taxizentralen, Fahrunternehmen und Genossenschaften regelmässig gegen das US-amerikanische Unternehmen, das 2009 in San Francisco mit Google als Hauptsponsor gegründet wurde. Derzeit operiert Uber in über 500 Städten in über 70 Ländern, mit etwa 1,5 Millionen eingetragenen Fahrern, davon arbeiten jedoch mehr als 60 Prozent weniger als 10 Stunden die Woche, und erschliesst die Industriezweige Kurierdienst, Essenslieferung, unbemannte Fahrzeuge und mit UberChopper Helikopterflüge für verkehrsreiche Grossstadtgebiete oder Gegenden mit schlechten Strassen wie Los Angeles oder Nairobi. Die Fahrer des Unternehmens fahren ihre eigenen Autos; Uber legt die Preise fest und veranschlagt zwanzig Prozent Kommission pro Fahrt.

Sarah Pines

ist promovierte Literaturwissenschaftlerin und freie Journalistin. Sie lebt und arbeitet in Palo Alto, Kalifornien.

Der Toyota Prius rollt durch die Nacht, irgendwo in Bushwick steigt eine Frau mit Hundehalsband und Regenbogenminikleid ein, Tiffany steigt umständlich aus, später kommt ein Student mit Rucksack dazu, der so gross ist, dass sein Kopf an der Wagendecke anstösst. Und so geht es weiter, manchmal transportiert der Fahrer des Toyota einen, dann wieder bis zu drei Fahrgäste durch die Stadt, irgendwann, vielleicht nach 10, vielleicht aber auch erst nach 18 Stunden, hört er auf für den Tag.

Billiger als eine Nanny

Uber, so ein Argument in Deutschland oder der Schweiz, verstosse gegen das Personenbeförderungsgesetz (Fahrer fahren ohne Genehmigung, erhalten aber trotzdem Geld). Auch umstritten ist der Grad der Verantwortung des Unternehmens: sind Uber-Fahrer Angestellte oder Freiberufler? Wer ist für wen im Versicherungsfall verantwortlich, Uber für Fahrgäste und Fahrer, oder haftet der Fahrer? Die Kritik: das Unternehmen tarne Angestellte als Freiberufler, um Sozialleistungen einzusparen, und verhindere deren gewerkschaftliche Organisation. Uber-Fahrer durchlaufen keinerlei Training, also, so die Angst, verschrotte die altehrwürdige Aura des Fahrers, Steuermannes, Kapitäns und Postkutschers, kurz, des Besserwissers («Knowledge» mit Grossbuchstabe wird das auf 1865 zurückreichende Strassenkartenwissen der Londoner Taxifahrer genannt), der Unwissende geleitet und dafür zu Recht viel Geld verlangt. Sowieso: Uber drücke die Preise, dem so ausgelösten Wettbewerb sei kaum beizukommen.

Das Entsetzen gleicht jenem der Weberinnen, die mit Hornnadeln dicke Lappen flickten, bis die Nähmaschine kam, oder jenem der Gelsenkirchener, als die Gastarbeiter einzogen und man deren mitgebrachte Auberginen erst roh ass, weil man nicht wusste, was tun damit. Doch Uber lässt sich auch anders betrachten als aus Gewerkschafterperspektive – und ohne in infantilen Tech-Talk auszubrechen, zum Beispiel ästhetisch oder einfach nur aus der



Lichter der Grossstadt – und auf der Rückbank der blasse Schein einer Google-Map im Ben-Zion-Fokus. Bild: Fotolia

pragmatischen Sicht desjenigen, der im Wagen sitzt und für eine Fahrt zahlt. Sie arbeite immens viel, erzählt die junge Frau in Palo Alto, Professorin in Stanford, das Kind gehe in San Francisco zur Schule, die oft aufhöre, bevor sie hier unten mit der Arbeit fertig sei. Also «ubert» sie ihr Kind nach Hause zum Babysitter, das machten hier viele Bekannte und Freunde von ihr: die Eltern arbeiten, die Kinder werden nach der Schule oder nach dem Kindergarten zum Sport, zur Musikklassse «geubert» und von da wieder zurück. Warum Uber und keine Nanny oder schlichtweg ein Taxi? Nun, das sei am praktischsten und sichersten, die Wagen würden mit der App gerufen und müssten nicht umständlich palavert am Telefon bestellt werden, das könne sie auch aus einer Sitzung heraus, ausserdem könne sie dann auf dem Smartphone genau verfolgen, wo der Wagen sei. Billiger als eine Nanny sei Uber ohnehin.

Uber ist eine Smartphone-App, über die der Fahrgast Abhol- und Zieladresse der gewünschten Fahrt eingibt und dann von dem nächsten Fahrer abgeholt wird. Dabei errechnet ein mit

Google-Maps verlinkter Algorithmus die kürzeste zu fahrende Strecke zum Zielort, der Fahrgast bestätigt den Preis vor Abfahrt, bezahlt wird mit der eingescannten Kreditkarte, die Quittung wird per E-Mail geschickt. Möglich sind individuelle oder geteilte Fahrten, für die ein Algorithmus ebenfalls die kürzeste Strecke berechnet, nur selten wird entlang der einzelnen Pickup- oder Drop-off-Stationen Zeit verloren. Vor und während der Fahrt kann der Fahrgast über die Karte die Fahrt mitverfolgen, ausserdem teilt die App vor Fahrtantritt Name, Lichtbild, Telefonnummer und Autotyp des Fahrers und das Profil der eventuell Mitfahrenden mit, umgekehrt erhält der Fahrer dieselben Informationen zum Fahrgast. Bis zum Fahrtantritt kann für 5 Euro Bussgeld gecancelt werden, nach der Fahrt fordert die App dazu auf, den Fahrer zu bewerten. Auch der Fahrgast wird bewertet; ist zum Beispiel die Kreditkarte zum zweiten Mal nicht gedeckt, wird der Fahrgast für eine bestimmte Zeitspanne von der App gesperrt, von Fahrgästen insgesamt zu schlecht bewertete Fahrer ebenfalls.

«Die Eltern arbeiten,
die Kinder werden nach
der Schule oder nach
dem Kindergarten zum Sport,
zur Musikklassse «geubert»
und von da wieder zurück.»

Sarah Pines

«Das Reisen auf Linien aus Einsen und Nullen ist homerisch und modern zugleich.»

Sarah Pines

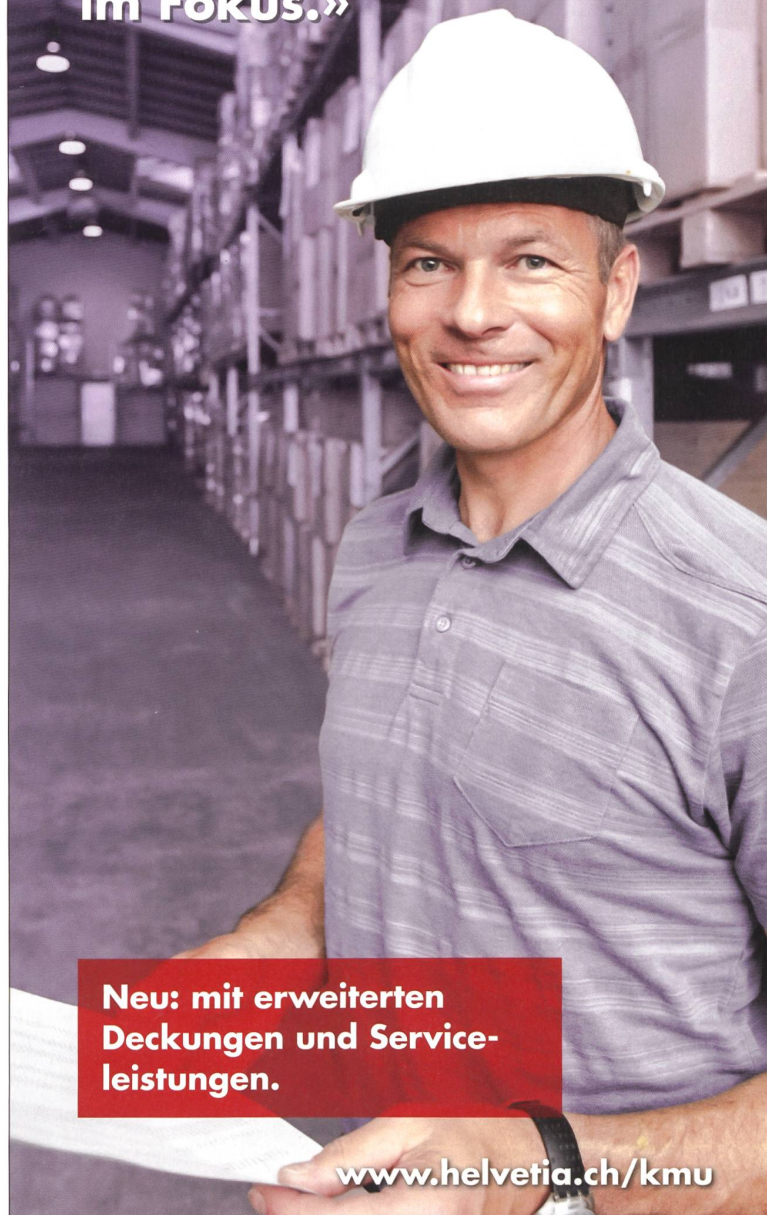
Geld statt Nächstenliebe?

Uber ist Teil der sogenannten «Sharing-» und «Gig Economy» (digital vermittelte Kurzzeitjobs beziehungsweise Auftragsarbeit): über Apps wie AirBnB (Wohnungen), Deskttime (Arbeitsplätze), Parkatmyhouse (Privatparkplätze), Snapgoods (allgemeine Objekte), RelayRides (Privatwagen), Alfred (Butler) oder MyClean (Reinigungsservice) können Kunden Dinge oder Dienste von deren Eigentümern gegen Bezahlung leihen. Die Idee: alles ist privat, oft billiger als der bisherige Marktpreis, für die Anbieter ist es eine nützliche Quelle für zusätzliches Einkommen oder Sparen, «Hustling» und «Life Hacking» eben. Life Hacking – die Aufwendung verschiedener Tricks und Talente, um das Leben effizienter und materiell produktiver zu gestalten – sei verdammt anstrengend, und das permanente Rating erst recht, sagt die Stanford-Studentin Brianna, die nach den Seminaren spätnachmittags und nachts in Palo Alto in einem gelben Nissan Xterra für Uber fährt.

Manche feiern die Sharing Economy als ein Wiederauf-
erstehen der Gemeinschaft, als Demonstration von Werten wie Teilen, Nächstenliebe, Zusammenhalt gar. Doch möglicherweise ist der Enthusiasmus, mit dem über Sharing-Apps recycelt, konserviert, gespart und krämerisch geteilt wird – die 5-Zimmer-Villa an der nordkalifornischen Küste für 600 Dollar die Nacht, die von Navajos in Arizona handgeknetetete Bioteekanne für das Gartenfest, die Butlerin Conchita oder der Parkplatz in Manhattan –, vielmehr ganz besonders elitär. Menschen, die selbst weder Dienst noch Zusatzverdienst nötig hätten, offerieren Privatgüter für die Massen. Kuchen für das Volk? ◀

Begeisterung?

«Die Risiken im Griff, mein Geschäft im Fokus.»



Neu: mit erweiterten Deckungen und Serviceleistungen.

www.helvetia.ch/kmu

**Helvetia Geschäftsversicherung KMU.
Was immer Sie vorhaben.
Wir sind für Sie da.**

helvetia 
Ihre Schweizer Versicherung.