

<https://www.opendemocracy.net/uk/ivan-manokha/opposing-labour-market-uber-culosis>
30.10.2018

Gegen die Arbeitsmarkt-Überkuloze

Uber legt Berufung gegen das Urteil ein, dass seine Fahrer die Rechte von Arbeitnehmern verdienen. Inzwischen zeigen seine Fahrer, dass Streikaktionen gegen den "Plattformkapitalismus" möglich sind.

Der französische Philosoph Michel Foucault hat einmal bemerkt, dass die Freiheit der Menschen nie ganz durch die Institutionen und Gesetze gewährleistet wird, die sie garantieren sollen, da sie alle durchaus umkehrbar sind. Freiheit ist in dieser Hinsicht eine Vorgehensweise - eine ständige Dialektik zwischen den Kräften, die bestehende Gesetze und Rechte zum Schutz der individuellen Freiheit beeinträchtigen können, und den sozialen Akteuren, die sich zu ihrem Schutz mobilisieren.

In der gegenwärtigen Phase des "flexiblen Kapitalismus" werden die Produktions- und Beschäftigungsbedingungen umgestaltet, was zu zunehmenden Zerrüttungen sicherer und berechenbarer Karriereverläufe, der Entwicklung prekärer Arbeitsplätze, unregelmäßiger Zeitpläne, der Verlängerung der Arbeitszeiten und der Erosion der Rechte und Leistungen der Arbeitnehmer führt. Das jüngste Aufkommen konnektiver Plattformen in verschiedenen Sektoren - Stadtverkehr (Uber, Lyft), Haushalt (Helpling, TaskRabbit), Kinderbetreuung (Bambino, UrbanSitter) oder Lebensmittelversorgung (Deliveroo, UberEats) - treibt diese "flexiblen" Beschäftigungsverhältnisse auf die Spitze. Die Arbeitnehmer werden nicht mehr als Arbeitnehmer behandelt, sondern als "unabhängige Auftragnehmer", "Freiberufler" oder "Unternehmer", die diese Plattformen "einfach mit den Kunden verbinden". Aufgrund einer solchen Kategorisierung haben Plattform-Mitarbeiter keine Rechte und Schutzmaßnahmen, die normalerweise den Mitarbeitern zugestanden werden, wie z.B. Leistungen im Zusammenhang mit Gesundheitsversorgung, Renten oder Elternschaft. Sie haben auch keine kollektive Verhandlungsmacht. Sie sind, um den Begriff von Guy Standing zu verwenden, Mitglieder der "Prekariat" - einer sozialen Klasse, die sich aus Menschen zusammensetzt, die an einer Existenz ohne Vorhersehbarkeit, Sicherheit, Arbeitsrechte oder Sicherheitsnetze leiden. Die Plattformen nutzen diesen großen Pool an prekären Arbeitern, die bereit sind, sich zur Verfügung zu stellen, um selbst bei möglichst niedrigen Löhnen zusätzliches Geld zu verdienen.

Digitale Plattformen argumentieren, dass sie keine Arbeitgeber sind, sondern einfache Vermittler, die Dienstleistern und Kunden helfen, sich auf dem Markt zurechtzufinden. In dem vom GMB und der Independent Workers Union of Great Britain (IWGB) gegen Uber eingeleiteten Arbeitsgerichtsverfahren argumentierte Uber's Verteidigung, dass das Unternehmen lediglich als Booking Agent agiert habe. Solche Argumente sind jedoch eindeutig nicht haltbar - und diese Ansicht wurde durch die Entscheidung des Tribunals bestätigt, den Fahrern von Uber die gesetzlichen Arbeitnehmerrechte einzuräumen. Der Oberste Gerichtshof wies später Ubers Berufung mit der Begründung zurück, dass die Idee,

dass das Unternehmen ein "Mosaik von 30.000 kleinen Unternehmen ist, die durch eine gemeinsame "Plattform" verbunden sind, für uns schwach lächerlich ist".

Es ist offensichtlich, dass Uber viel mehr ist als ein einfacher "Vermittler". Uber organisiert und kontrolliert den Ride-Hailing-Markt durch die Daten, die sie kontinuierlich sammeln, und die Algorithmen, die sie verwenden, um Angebot und Nachfrage abzustimmen und die Preise festzulegen. Wenn beispielsweise die Nachfrage in einem Bereich das Angebot um eine gewisse Größenordnung übersteigt, erhöht Ubers Algorithmus die Preise (das Phänomen des "surge pricing"). Im Jahr 2017 führte Uber in einigen Märkten auch "route-based pricing" ein, das durch Algorithmen berechnet wird, die auf einer Analyse basieren, wie viel ein Fahrgast aus einer bestimmten Nachbarschaft bereit wäre, für die betreffende Fahrt zu zahlen. Uber kontrolliert seine Fahrer auch auf verschiedene Weise. Es legt die Standardroute für jede Fahrt fest, verlangt von den Fahrern, dass sie Aufträge annehmen, und schließt Fahrer vom Zugriff auf Fahrgastinformationen aus.

Am 9. Oktober organisierten Uber-Fahrer eine 24-Stunden-Streikkundgebung vor den Büros des Unternehmens in London, Birmingham und Nottingham. Die Forderungen? Höhere Kilometerpreise, Kürzungen der von Uber erhobenen Provisionen und ein Ende der unfairen Deaktivierung von Fahrern von Uber-Plattformen. Sie forderten auch die Umsetzung der Entscheidung des Tribunals, die ihnen gesetzliche Arbeitnehmerrechte eingeräumt hatte, die aber zwei Jahre nach der Entscheidung immer noch nicht von Uber umgesetzt wurden (als Folge von Ubers fortgesetzten Gerichtsbeschwerden gegen die Entscheidung des Tribunals).

Unabhängig von den Ergebnissen dieser Aktion und den Ergebnissen der nächsten Stufe des Gerichtsverfahrens sollte der Streik der Uber-Fahrer bereits als Erfolg gewertet werden. Es zeigt, dass Arbeitnehmer, die keinen gemeinsamen Arbeitsplatz teilen und für die eine gemeinsame Mobilisierung besonders schwer zu organisieren ist, dennoch eine gemeinsame Aktion durchführen und eine digitale Plattform angreifen können. Die Aktion der Uber-Fahrer zeigt, dass es möglich ist, die "Uberisierung" - die zunehmende Plattformisierung der Wirtschaft mit dem Wachstum prekärer und nicht gewerkschaftlich organisierter "Einzelunternehmer" - zu bekämpfen. Dieser destruktive "Arbeitsmarkt Tuberkulose" hat sich auf eine wachsende Zahl von Sektoren ausgedehnt.

Plattformen treiben die Kommerzialisierung menschlicher Arbeit bis zum Äußersten voran und reduzieren die Arbeitskräfte auf Subjekte ohne Substanz: auf aggregierte Werte und Ranglisten, auf Verläufe, die auf der Grundlage ihrer Reaktivität, Pünktlichkeit oder Geschwindigkeit bei der Aufgabenausführung berechnet werden, und auf nachvollziehbare Verläufe von ausgeführten Arbeiten, die in digitaler Form gespeichert und so verarbeitet werden, dass die Arbeitnehmer sie nicht kontrollieren können und sich nicht einmal dessen bewusst sind. Und vor allem können die Mitarbeiter weiterhin nur so lange arbeiten, wie die Plattformen ihre Profile weiterhin online anzeigen. Wenn Plattformen beschließen, ihnen die Nutzung des Dienstes zu verbieten (was in der Regel der Fall ist, wenn die Punktzahl der betreffenden "unabhängigen Auftragnehmer" unter eine bestimmte Schwelle fällt), verlieren sie ihre Arbeitsplätze. Eine solche Asymmetrie in den

Machtverhältnissen und die damit verbundene Erosion der Arbeitnehmerrechte und der Sozialschutz- und Sicherheitsnetze ist auf lange Sicht eindeutig unhaltbar.

Um auf das vorhin zitierte Argument von Foucault zurückzukommen: Freiheit - als Garantie für bestimmte Grundrechte - ist eine Vorgehensweise; sie ist eine ständige Dialektik zwischen Versuchen, in sie einzudringen, und Aktionen zur Abwehr solcher Versuche. Der Streik der Uber-Fahrer diesen Monat hat das Potenzial, eine solche Praxis zum Schutz der Rechte der Plattformarbeit einzuführen. Aber das würde natürlich nur geschehen, wenn in allen vom Plattformprozess betroffenen Sektoren konsequent ähnliche Maßnahmen ergriffen würden.