



FIS Briefing

9. Oktober 2020

Nr. 2

Deutschland ist nicht „Uberland“: Vielfalt von Arbeit und Unternehmen in der Plattformökonomie als Chance?

Prof. Dr. Stefan Kirchner (Technische Universität Berlin)

Dr. Nele Dittmar (Technische Universität Berlin)

Emilia Ziegler (Technische Universität Berlin)

Die Stiftungsprofessur „Digitalisierung der Arbeitswelt“ am Institut für Soziologie der TU Berlin untersucht die Entwicklungsdynamiken, die mit der flächendeckenden Verbreitung digitaler Technik einhergehen.

1. Darstellung der Forschungsergebnisse

Die Autorin Alex Rosenblat beschreibt in ihrem Buch „Uberland“¹, wie das Internetunternehmen Uber Arbeit und Wirtschaft in den USA verändert. Alle, die einen Führerschein, ein Smartphone und ein Auto besitzen, können Kunden durch die Stadt fahren und so als Mikro-Unternehmer*innen auf der digitalen Plattform von Uber arbeiten. Mit viel Risikokapital im Hintergrund, treibt Uber ein Geschäftsmodell weltweit voran, das mit hoch-prekären Bedingungen selbstständiger Arbeit für viele als Vorreiter für ein neues Modell von Unternehmen gilt. Weitere Plattformen für „neue Mobilität“, wie Apps für Sammeltaxis, Leihautos für Einzelfahrten und E-Roller für eine Spritztour in der Stadt, scheinen diese Sicht zu bestätigen, wenn beispielsweise selbstständige „Juicer“ für digitale Plattformunternehmen E-Roller einsammeln und aufladen. Bei genauer Betrachtung lässt sich diese Sichtweise bezweifeln, insbesondere für Deutschland.

Aktuelle Forschungsergebnisse der FIS-Stiftungsprofessur zeigen², dass der Bereich der „neuen Mobilität“ in Deutschland nicht dem „Uber-Modell“ folgt. Das gilt schon allein, weil das radikale Uber-Pop-Modell hierzulande verboten wurde.³ Im Bereich der „neuen Mobilität“ finden sich unterschiedliche Unternehmen, die mit ihren Geschäftsmodellen derzeit um die Vorherrschaft auf dem Markt ringen. Die Analysen zeigen folgende Kernergebnisse:

1. *Deutschland geht hier einen eigenen Pfad der Plattformökonomie:* Durchgesetzte, strenge Regulierung verhinderte das radikale Uber-Modell in Deutschland und ermöglichte eine Vielfalt unterschiedlicher Mobilitätsplattformen und alternativer Modelle.

2. *Unternehmen und Akteure aus angrenzenden Feldern kämpfen um Marktanteile:* Traditionelle Anbieter (Taxi, öffentlicher Verkehr) konkurrieren mit Wettbewerbern aus der Autoindustrie (VW, Daimler, BMW), der Mietwagenbranche (SIXT), sowie mit Personen und Unternehmen, die mit großen Tech-Unternehmen (Uber, Google, ...) verbunden sind.
3. *Im Wettbewerb entstehen vielfältige Arbeitsmodelle:* Arbeitsbedingungen auf den digitalen Plattformen sind vielfältig und reichen von selbstständigen Taxifahrern oder „Juicern“ für E-Roller von „Bird“, Leiharbeit oder Unteraufträge, bis zu festangestellten Teilzeitbeschäftigten, wie beim Ridesharing-Anbieter „Moia“.
4. *Markterfolg entscheidet auch über Arbeitsmodelle:* Die Unternehmen, die sich letztlich durchsetzen, prägen dann auch die Arbeitsbedingungen. Dabei setzen sich bislang vorwiegend Trends wie atypische Beschäftigung und fragmentierte Wertschöpfungsketten fort.

2. Relevanz der Forschungsergebnisse für sozialpolitische Praxis und Gesellschaft

Aus den aktuellen Forschungsergebnissen der Stiftungsprofessur lassen sich mehrere relevante Punkte für die sozialpolitische Praxis ableiten:

1. *Insgesamt verstärken die Entwicklungen im Bereich der „neuen Mobilität“ bestehende Herausforderungen der Arbeitswelt. Fragmentierte Wertschöpfungsketten und atypische Beschäftigung verbreiten sich weiter, werden aber nicht durch ein Uber-Modell ersetzt.*
2. *Nationale Regulierung wirkt auf die Plattformökonomie. Somit erscheinen eigene Pfade der Entwicklung in verschiedenen Ländern möglich und gestaltbar. Deutschland beschreibt in der „neuen Mobilität“ einen eigenen Pfad der Digitalisierung.*
3. *Der Einfluss von Unternehmen aus angrenzenden Branchen (beispielsweise der Automobilindustrie) mit hohen Standards in Bezug auf die Arbeitsbedingungen und etablierten Mitbestimmungsstrukturen, eröffnet grundsätzlich Chancen, diese Standards auf Bereiche der Plattformökonomie zu übertragen.*

Die Durchführung der Untersuchungen sowie die Schlussfolgerungen aus den Untersuchungen sind von den FIS-Geförderten in eigener wissenschaftlicher Verantwortung vorgenommen worden. Das Bundesministerium für Arbeit und Soziales übernimmt insbesondere keine Gewähr für die Richtigkeit, Genauigkeit und Vollständigkeit der Untersuchungen. Das Projekt wird über das Fördernetzwerk Interdisziplinäre Sozialpolitikforschung FIS finanziell gefördert.

¹ Rosenblat, A. (2018): *Uberland. How Algorithms Are Rewriting The Rules Of Work*. Oakland, CA.

² Kirchner, S./Dittmar, N./Ziegler, E. (2020): *Promoting sustainable mobility, advancing unsustainable work? Diversity of organizational models and work types in the German platform mobility sector*. Paper für EGOS 2020 in Hamburg.

³ Thelen, K. (2018): *Regulating Uber: The politics of the platform economy in Europe and the United States*. In: *Perspectives on Politics*, 16(4): 938 – 953.