



Im Auftrag von Uber unternehmen selbstgesteuerte Fords in Pittsburgh eine Probefahrt. (Aaron Josefczyk / Reuters)

Im Wettstreit mit selbst-fahrenden Autos

Taxi- und Uber-Chauffeure bangen um ihre berufliche Existenz

Firmen arbeiten im Silicon Valley mit Hochdruck an selbstfahrenden Autos. Das lässt Taxifahrer nicht kalt. Experten halten dem entgegen, die Entwicklung werde mehr Stellen schaffen als vernichten.

Carlo Portmann, San Francisco

Mark Gruber sieht man die Sorgen an. Die Stirn ist in Falten gelegt, zusammengekniffene Augen zeigen die innere Anspannung. Er spricht mit kräftiger Stimme, an seinem Akzent erkennt man die Herkunft aus New York. Gruber trägt Karo-Hemd und Brille, der graue Bart deutet darauf hin, dass die Pensionierung naht. Seit 1983 fährt er in den hügeligen Strassen San Franciscos Taxi. Doch den Jungen raten, in dieses Geschäft einzusteigen, das will er nicht. Das Taxigewerbe leide zu sehr, sagt er. Der vermeintliche Übeltäter sitzt ein paar Strassenzüge weiter im Stadtzentrum und heisst Uber. Das Technologieunternehmen vermittelt über seine elektronische

Plattform laufend Passagiere an Chauffeure und öffnet so ein weites Feld für günstige Fahrgelegenheiten. Und seit einiger Zeit drückt Gruber auch noch eine weitere Sorge: Uber und andere Firmen arbeiten mit Hochdruck daran, ihn und seine Kollegen gleichsam durch autonome Fahrzeuge abzulösen.

Taxi-Lizenz immer weniger wert

Wir treffen Gruber in seinem Büro der San Francisco Taxi Workers Alliance. Der enge Raum ist vollgestopft mit Büchern, an den Wänden hängen Strassenkarten der Stadt, in einem Regal stehen Fotos von stolzen Chauffeuren, die vor ihren Wagen posieren. Die gelbe, auf den Staubwedel wartende Fahrer-Mütze zeugt davon, dass hier das Andenken an Vergangenes zelebriert wird.

In die Räume der Gewerkschaft kommen angehende Taxifahrer, die in einem einwöchigen Kurs zum Beispiel lernen, wie man am schnellsten vom bei Touristen beliebten Pier 39 zum Golden Gate Park gelangt oder wie man mit alkoholisierten Passagieren umspringt. Erst nach dem Lehrgang dürfen die Berufseinsteiger eine Lizenz von der Stadt lösen. Gruber setzt sich zwischen seinen Schichten als Taxifahrer für die Gewerkschaft ein und sagt, er wolle retten, was noch zu retten sei.

Das allerdings ist nicht viel, denn die unerwartete Konkurrenz durch Uber, Lyft und andere Firmen habe die Preise und damit die Löhne der Fahrer in den Keller purzeln lassen. Dank den App-basierten Vermittlungsdiensten kann praktisch jeder fahren, ohne dass er dazu eine teure städtische Taxifahrer-Lizenz braucht.

Automatisch durch Pittsburgh

Gruber ist überzeugt davon, dass die Technologiefirmen derzeit bloss deshalb stark in selbstfahrende Autos investieren, weil sie den Fahrer und dessen Anteil am Umsatz aus der Rechnung entfernen wollen. Heute erhält ein über Uber vermittelter Chauffeur rund vier Fünftel des Erlöses, der Rest geht an das 2009 gegründete Unternehmen. Ferngesteuerte Autos geben sich dagegen mit etwas Strom und einer beachtlichen Menge an Daten zufrieden. In seiner Branche sei allen bewusst, dass durch den technologischen Fortschritt Arbeitsstellen verloren gehen und die Löhne noch stärker unter Druck geraten würden, sagt Gruber.

Seit Mitte September holt Uber in Pittsburgh einen gewissen Anteil der

Passagiere mit selbstfahrenden Autos ab. Zwar sitzt aus Sicherheitsgründen und wegen regulatorischer Bestimmungen weiterhin ein Mensch am Steuer. Doch der Fahrer muss dort nicht mehr viel tun, denn das mit einem rotierenden Laser, GPS, Radar und zahlreichen Kameras ausgestattete Auto manövriert meist selbst durch die verkehrsreichen Strassen Pittsburghs. Uber ist damit ein medienwirksamer Coup gelungen. Die Konkurrenten haben versprochen, bald nachzuziehen. John Zimmer, der Ubers Rivalen Lyft

mitgegründet hat, sagt, dass in fünf Jahren die Mehrheit der Kunden von autonomen Autos befördert werde. Der Technologie-Gigant Google

arbeitet seit Jahren an selbstfahrenden Wagen, zahlreiche Autobauer forschen auf diesem vielversprechenden Feld ebenfalls.

Uber widerspricht allerdings der Darstellung, der Einzug selbstfahrender Autos werde in der Branche zu Arbeitslosigkeit führen. Rachel Holt referierte unlängst in San Francisco an einer Tagung zu diesem Thema. Sie leitet bei Uber die Geschäfte in den USA und in

Kanada. Selbstfahrende Autos würden Millionen von tödlichen Verkehrsunfällen verhindern, meint Holt. Und durch die Technologie entstünden auch neue Arbeitsplätze. Als Beispiel nennt Holt einen neuen Service, an dem Uber arbeitet und der Essen nach Hause liefern soll. Selbst wenn die Lieferautos eines Tages von Robotern gesteuert würden, würde es immer noch eine Arbeitskraft brauchen, die das Essen vom Wagen zur Haustür trägt. Mensch und Maschine sollen sich ergänzen.

Wenn man den Vertretern von Uber und Lyft Glauben schenkt, könnte der Siegeszug selbstfahrender Autos sogar zu einer steigenden Nachfrage nach Fahrern aus Fleisch und Blut führen. Die Technologiefirmen argumentieren, die Technik werde die Preise für Fahrten noch deutlich senken.

Ausgleich dank Wachstum

Leute, die zuvor primär das eigene Auto als Verkehrsmittel nutzten, würden dann die Schlüssel abgeben und stattdessen nur noch bei über Apps vermittelten Wagen mitfahren. Arme, Menschen mit Behinderung und Personen ohne Fahrausweis erhalten in diesem Szenario erstmals Zugang zu preiswerter Mobilität. Wer zu viel

getrunken hat oder übermüdet ist, kann zu jeder Tages- und Nachtzeit via Lyft oder Uber einen Wagen bestellen. Die Nachfrage nach über Apps vermittelten Transporten könnte in der Folge markant steigen. Wegen Regulierungen und weil die Technik heute noch nicht

genügend ausgereift ist, um in jeder Situation bestehen zu können, müssten die meisten Fahrzeuge vorläufig gleichwohl mit einer Begleitperson losgeschickt werden. Travis Kalanick, Mitgründer und Geschäftsführer von Uber, spricht deshalb von einer längeren Phase

des Übergangs, in der zeitgleich von Menschen und Maschinen gelenkte Fahrzeuge auf der Strasse unterwegs sind, um Passagiere zu befördern. In dieser Testphase nehme der Anteil der durch Menschen geleiteten Fahrten zwar ab, aber weil der Gesamtmarkt rasant

wachse, seien Fahrer weiterhin gefragt.

Kalanick hat natürlich ein Interesse daran, die möglichen Auswirkungen der selbstfahrenden Autos auf den Arbeitsmarkt zu

beschönigen. Heute fahren rund 1,5 Mio. Menschen, die über die Uber-App vermittelt werden. Die Technologiefirma ist auf Fahrer angewiesen, die für Uber unterwegs sind und den Service möglichst überall, zu jeder Zeit und preiswert verfügbar machen. Nur so kann

das Unternehmen sein eigentliches Ziel weiterverfolgen, nämlich den Menschen eine attraktive Alternative zum Besitz eigener Autos anzubieten.

Susan Shaheen, Co-Direktorin des Transportation Sustainability Research Center, ist der Meinung, die in verschiedenen Medien kolportierte Befürchtung, eine Welle arbeitsloser Uber- und Taxi-Fahrer ralle auf uns zu, sei übertrieben. Wir treffen Shaheen auf der

anderen Seite der Bucht von San Francisco, auf dem Campus der rund 30 Autominuten entfernten Universität Berkeley. Sie erforscht seit zwanzig Jahren, welche Auswirkungen neue Technologien im Transportbereich auf Mensch und Umwelt haben werden. Sie zeigt sich überzeugt, dass in den nächsten Jahren bestehende

Regulierungen sowie Mängel der Technik den kompletten Ersatz von Taxifahrern durch ferngesteuerte Autos verhindern werden.

Neue Fähigkeiten sind gefragt

Nach einer Übergangsphase stünden die Fahrer nicht einfach auf der Strasse, zumindest nicht, wenn sie sich anpassen und bereit seien, ihren Kunden zusätzliche Dienstleistungen anzubieten, sagt Shaheen.

Beispielsweise könnten Maschinen vielleicht dereinst Betagte selbständig zum Arzttermin oder ins Spital fahren. Doch gerade Demente oder körperlich Gebrechliche seien auf einen Menschen angewiesen, der sie begleitet. Wegen der Alterung der Gesellschaft würden daher zahlreiche Arbeitsplätze entstehen.

Auf Ähnliches hofft Taxi-Fahrer und Gewerkschafter Mark Gruber. Es

brauche auch in Zukunft geschultes Personal für den Transport von Menschen im Rollstuhl oder für Leute mit Gehbehinderung. In San Francisco lernen angehende Taxi-Fahrer in von der Gewerkschaft angebotenen Kursen, wie sie Passagiere mit körperlichen

Behinderungen betreuen müssen. Weiter helfe er Gästen mit mehreren Koffern beim Tragen und fahre für vielbeschäftigte Eltern die Kinder zur Schule, wo er dann dafür Sorge, dass die Kleinen ins richtige Zimmer gingen. Dafür seien Menschen notwendig, argumentiert

Gruber.

Bisherige Erfahrungen zeigen, dass während einer Periode des rasanten technischen Wandels meist Arbeitsplätze in Bereichen

entstehen, die es zuvor nicht gegeben hat. So bietet die private Online-Akademie Udacity mit Partnern aus der Technologie- der und Autobranche neu einen Kurs an, an dessen Ende der Erhalt eines Zertifikats winkt, das eine Person als Ingenieur für selbstfahrende

Autos auszeichnet. Doch wer zum Studiengang antreten will, muss bereits programmieren können und über Kenntnisse in Statistik und Wahrscheinlichkeitsrechnung verfügen. Vielen Taxifahrern dürfte dieser Sprung zum Ingenieur schwerfallen.

Überforderte Roboter

Aber wollen wir überhaupt in ein fahrerloses Auto steigen und uns darin durch die Stadt kutschieren lassen? Wenig überraschend zeigen

verschiedene Studien, wie kritisch die Bevölkerung dem gegenübersteht. Für Kara Deniz, Presseverantwortliche von The Teamsters, einer bedeutenden Gewerkschaft für Arbeiter in der Transportbranche, gibt es viele Gründe, die dagegen sprechen, dass

fahrerlose Autos Fahrer in absehbarer Zeit verdrängen. So sei noch nicht geklärt, wer bei einem von einem selbstfahrenden Auto verursachten Unfall haftet oder wie Terroristen davon abgehalten werden, in das System eines Wagens einzudringen, um ihn für einen Anschlag zu missbrauchen.

Vor allem spricht sie den Robotern die Fähigkeit ab, mit gravierenden Missständen in Amerika umzugehen: Strassen sind oft in prekärer

Zustand, Verkehrsschilder fehlen, der Belag ist löchrig, von Lastwagen heruntergefallene Fracht zwingt zu riskanten Ausweichmanövern. Für Deniz ist es undenkbar, dass in solchen Situationen eine Maschine so sicher lenkt wie ein geübter Fahrer.

Google hat derweil eine neue Zahl veröffentlicht: zwei Millionen Meilen. Die selbstfahrenden Autos, die zu Testzwecken auf Strassen in Kalifornien, Texas und anderen Gliedstaaten unterwegs sind, haben schon diese Distanz zurückgelegt. In Stunden umgemünzt, seien das