Samstag, 14. April 2018, 15:30 Uhr
~12 Minuten Lesezeit

Sklaverei 2.0

Wir sollen 16 Stunden am Tag arbeiten und dabei im Elend leben.

von Chris Hedges
Foto: Suzanne Tucker/Shutterstock.com

Sie sind eine Ikone von New York City – die gelben Taxis. Sie prägen das Stadtbild und spielen in zahllosen Filmen eine Rolle, nicht zuletzt in Martin Scorseses grandiosem „Taxidriver“. Chris Hedges

knöpft sich in folgendem Artikel die New Yorker Taxiszene vor. Wie unter einem Brennglas zeigen sich hier die unmenschlichen Bedingungen, unter denen immer mehr Menschen heute arbeiten und leben müssen.

Ein 65-jähriger Taxifahrer in New York City aus Queens, Nicanor Ochisor, hat sich am 16. März in seiner Garage erhängt. In seinem Abschiedsbrief schrieb er, dass die Fahrdienstvermittler Uber und Lyft es ihm unmöglich gemacht hätten, seinen Lebensunterhalt zu verdienen. Das war der vierte Selbstmord eines New Yorker Taxifahrers in den letzten vier Monaten, darunter auch der des 61-jährigen Chauffeurs Douglas Schifter, der sich mit einer Schrotflinte vor dem Rathaus erschoss.

„Wegen der überwältigenden Anzahl von Autos auf dem Markt samt ihrer verzweifelten Fahrer, die versuchen, ihre Familien zu ernähren“, schrieb Schifter, „werden die Fahrpreise unter die Betriebskosten gedrückt und professionelle Fahrer wie ich gezwungen, ihr Geschäft aufzugeben. Die Bosse scheffeln Geld und wir werden auf die Straße gejagt, werden obdachlos und müssen hungern. Ich werde kein Sklave sein und für ´nen Appel und ´n Ei arbeiten. Da bin ich lieber tot.“ Er habe in den letzten 14 Jahren jede Woche 100 bis 120 Stunden gearbeitet.

Neofeudale Sklaverei

Schifter und Ochisor waren zwei der Millionen Opfer der neuen Ökonomie. Der Konzernkapitalismus ist dabei, in zahlreichen Beschäftigungsfeldern eine neofeudale Sklaverei zu errichten, in der

es keine Arbeitnehmerrechte, keinen Mindestlohn, keine Zuschläge, keine Arbeitsplatzsicherheit gibt, in der nichts reguliert ist. Verzweifelte und verarmte Arbeiter, die dazu gezwungen sind, 16 Stunden am Stück zu arbeiten, werden brutal gegeneinander ausgespielt. Uber-Fahrer verdienen rund 13,25 Dollar in der Stunde. In Städten wie Detroit fällt der Stundenlohn **auf 8,77 Dollar** (https://www.buzzfeed.com/carolineodonovan/internal-uber-driver-pay-numbers?utm_term=.yeyWy9JrW#.wgKX50wYX). Travis Kalanick, der frühere Geschäftsführer von Uber und einer seiner Gründer besitzt ein Nettovermögen von 4,8 Milliarden US-Dollar. Logan Green, der Chef von Lyft, hat ein Nettovermögen von 300 Millionen US-Dollar.

Die Unternehmer-Eliten, die die Kontrolle über die entscheidenden Institutionen, inklusive der Regierung, übernommen und die Gewerkschaften zugrundegerichtet haben, stellen derzeit die unmenschlichen Arbeitsbedingungen wieder her, die das 19. und frühe 20. Jahrhundert geprägt haben. Als die Arbeiter von General Motors 1936 für 44 Tage streikten und die Fabriken besetzten, lebten viele von ihnen in Baracken ohne Heizung und Wasseranschluss; sie konnten wochenlang ohne Ausgleichszahlung entlassen werden, sie kamen nicht in den Genuss von Krankengeld oder Rentenzuzahlungen und wurden oft ohne Begründung gefeuert. Sobald sie ein Alter von 40 Jahren erreichten, konnte ihr Beschäftigungsverhältnis beendet werden. Der Durchschnittslohn betrug rund 900 Dollar im Jahr und das zu einer Zeit, als die Regierung festgelegt hatte, dass eine vierköpfige Familie mindestens 1600 Dollar für ein Leben über der Armutsgrenze brauchte.

Die Manager von General Motors (GM) haben die Gewerkschaftsorganisatoren erbarmungslos verfolgt. 1934 gab das Unternehmen 839.000 Dollar für Detektive aus, um sie auszuspionieren und bei Gewerkschaftstreffen Agenten einzuschleusen. GM stellte die weiße Terroristengruppe Black Legion ein – der Polizeichef von Detroit stand unter dem Verdacht,

eines ihrer Mitglieder zu sein, um die Gewerkschaftsaktivisten zu bedrohen, körperlich anzugreifen und Gewerkschaftsführer zu ermorden, darunter George Marchuk und John Bielak, die beide erschossen wurden.

Arbeiter aller Länder, vereinigt euch!

Die Herrschaft der allmächtigen kapitalistischen Klasse ist mit voller Macht zurück. Die Arbeitsbedingungen heute sind wieder so miserabel wie in früheren Zeiten und sie werden sich nicht verbessern, ehe die Menschen nicht den Kampfgeist wiedererlangen und die Massenorganisationen wieder aufbauen, die den Kapitalisten die Macht entrungen hatten. In New York City gibt es ungefähr 13.000 Taxis mit Lizenz und 40.000 Fahrzeuge mit Chauffeur oder Limousinen. Die Fahrer sollten das Stadtzentrum lahm legen, so wie es die Bauern 2015 mit ihren **Traktoren in Paris** (https://www.theguardian.com/world/2015/sep/03/angry-french-farmers-hold-tractor-protest-in-paris) getan haben. Und die Fahrer in anderen Städten sollten es ihnen gleichtun. Das ist die einzige Sprache, die Konzernherren verstehen.

Die herrschenden Kapitalisten werden genauso brutal sein wie in früheren Zeiten. Nichts erzürnt die Reichen mehr, als sich von einem Bruchteil ihres obszönen Reichtums zu trennen. Sie gehören zu den abstoßendsten Exemplaren der menschlichen Gattung - von Gier zerfressen, durch ein Leben in Hedonismus und Extravaganz stumpf geworden gegenüber menschlichem Leid, empathielos, der Selbstkritik oder Aufopferung unfähig, von Kriechern umgeben und von Nassauern, die ihnen jeden Wunsch von den Lippen ablesen, imstande, sich mithilfe ihres Vermögens über die Gesetze hinwegzusetzen und Kritiker und Gegner zu zerstören.

Man sollte sich von den gewieften PR-Kampagnen der Eliten nicht

hinters Licht führen lassen oder von liebedienerischen Promis in den Konzernmedien, die den Oligarchen als Höflinge und Apologeten dienen – derzeit ist zu sehen, wie Mark Zuckerberg, dessen Nettovermögen 64,1 Milliarden US-Dollar beträgt, einen massiven Propagandafeldzug gegen die Vorwürfe führt, dass er und Facebook darauf abzielen, unsere persönlichen Informationen auszubeuten und zu verkaufen.

> ***Diese Leute sind der Feind.***

16 Stunden am Steuer

Ochisor, ein rumänischer Immigrant, besaß ein New York City Taxi Zertifikat. (Zertifikate waren früher bei Taxifahrern heiß begehrt. Sie haben den Fahrern ermöglicht, ihre eigenen Taxis zu besitzen oder sie an andere Fahrer zu verleasen.) Ochisor fuhr die Nachtschicht, die zehn bis zwölf Stunden dauerte. Seine Frau übernahm die Tagschicht. Doch nachdem Uber und Lyft vor ungefähr drei Jahren die Stadt mit Autos und unterbezahlten Fahrern fluteten, verdiente das Paar kaum noch genug, um seine Ausgaben zu decken. Ochisors Haus stand kurz vor der Zwangsversteigerung.

Sein Zertifikat, das einst 1,1 Millionen Dollar wert war, war auf einen Wert von 180.000 Dollar gesunken. Der dramatische Wertverlust des Zertifikats, das er einst für 3000 Dollar im Monat zu verleasen oder zu verkaufen hoffte, um seinen Ruhestand zu finanzieren, vernichtete seine wirtschaftliche Sicherheit. Er stand vor dem finanziellen Ruin, Armut erwartete ihn. Und damit war er nicht alleine.

Die Architekten dieser neuen Ökonomie haben nicht die Absicht, diesen Anschlag zu verhindern. Sie wollen jeden zum Zeitarbeiter machen, ihn in den erniedrigenden Niedriglohn- und

Dienstleistungssektor und in die Teilzeitfalle zwingen, ohne Arbeitsplatzsicherheit oder Zuschläge. Diese düstere Wirklichkeit vertuschen sie, indem sie dafür coole Etiketten erfinden wie die „Gig Economy“ (Ökonomie der Gelegenheitsjobs, A.d. Ü.)

John McDonagh (http://www.cabtivist.com/) fing vor 40 Jahren als Taxifahrer in New York City an. Wie die meisten Fahrer arbeitete er für ein großes Taxiunternehmen. Er bekam einen Anteil dessen, was er jede Nacht einnahm.

„[Damals] konnte man davon leben”, erzählte er mir. „Alle haben die Last zusammen getragen. Der Betrieb hat seinen Teil getragen, der Fahrer hat seinen Teil getragen. In einer guten Nacht verdiente das Unternehmen Geld. Wenn man eine schlechte Nacht hatte, verdienten beide wenig. Das ist nicht mehr der Fall. Jetzt müssen wir die [Taxis von den Betrieben] leasen.“

Für das Leasing des Autos muss der Fahrer 120 Dollar am Tag bezahlen und 30 Dollar für das Benzin. Der Fahrer beginnt seine Schicht also mit 150 Dollar Schulden. Wegen Uber, Lyft und anderen Mitfahr-Apps ist der Verdienst der Fahrer in vielen Fällen auf die Hälfte geschrumpft. Es kommt vor, dass Taxifahrer nach ihrer 12-Stunden-Schicht Schulden beim Betrieb haben. Sie stehen vor dem Bankrott, vor Zwangsversteigerungen und Zwangsräumungen. Manche von ihnen sind obdachlos.

„Die New York City Transportation and Limousine Commission wollte die Arbeitszeit der Taxifahrer auf 12 Stunden täglich begrenzen“, berichtete McDonagh und bezog sich dabei auf die typischen gelben Taxis, die eine Lizenz haben und Fahrgäste aus allen fünf Bezirken mitnehmen. „Sie protestierten und führten ins Feld, dass sie 16 Stunden arbeiten müssten, um davon leben zu können. Die neue Bestimmung hat überall zu Einschnitten geführt. Jeder kämpft um zusätzliche Fahrgäste.

Man steht mit zwei oder drei anderen gelben Taxis an der Ampel. Wenn man jemanden mit Gepäck auf der Straße sieht, fährt man über rote Ampeln, um als erster bei dem potentiellen Fahrgast zu sein. Weil er ja vielleicht zum Flughafen will. Man setzt sein Leben aufs Spiel, man riskiert einen Strafzettel, man macht alles, was man früher niemals getan hätte.

Wir haben keine Krankenversicherung. Wir sitzen 12 bis 16 Stunden am Steuer, da kriegt man Diabetes. Der Kreislauf leidet. Man nimmt zu. Und außerdem steht man unter dem zusätzlichen Stress, womöglich kein Geld zu verdienen."

Im Jahr 2016 beschäftigten Uber und Lyft 370 aktive Lobbyisten in 44 Staaten. Laut dem National Employment Law Project „stellten sie damit einige der größten Wirtschafts- und Technologieunternehmen in den Schatten. Gemeinsam verfügen Uber und Lyft über mehr Lobbyisten als Amazon, Microsoft und Walmart zusammen." Wie viele andere Lobbyfirmen stellen die beiden Unternehmen Leute aus früheren Regulierungsbehörden der Regierung ein.

Der ehemalige Chef der New York City Taxi and Limousine Commission ist heute beispielsweise im Vorstand von Uber. Die Firmen haben ihr Geld und ihre Lobbyisten – die meisten von ihnen sind Mitglieder der Demokratischen Partei – dafür eingesetzt, sich von Regulierungen und Kontrolle zu befreien, denen die Taxibranche eigentlich untersteht. Die Firmen, die Mitfahr-Apps benutzen, haben in den letzten zwei Jahren New York City mit rund 100.000 Fahrzeugen ohne jegliche Beschränkung geflutet.

Die gelben Taxis sind am Ende

„Ein gelbes Taxi muss ein bestimmter Fahrzeugtyp sein", so

McDonagh. „Und zwar ein Nissan. [Nissan hat die Ausschreibung gewonnen, die Taxis der Stadt bereitstellen zu dürfen.] Jedes gelbe Taxi muss einen bestimmten Fahrpreis verlangen, den die Stadt reguliert. Man hat den Taxis diverse Zusatzabgaben auferlegt, Abgaben an die Metropolitan Transportation Authority (staatliches Verkehrsunternehmen des US-Bundesstaats New York, A. d. Ü.), Abgaben für Rollstühle [die Hälfte der gelben Taxis müssen bis 2020 barrierefrei sein], eine **Gebühr für Stoßzeiten** (https://www.huffingtonpost.com/entry/nyc-congestion-pricing-rush-hour_us_59ea683fe4b0958c468217ea).

Dann kommt Uber daher. Ohne jegliche Auflagen. Sie können jeden Fahrzeugtyp aussuchen. Egal welcher Farbe. Sie dürfen Preise senken, wenn wenig los ist. Und wenn viel los ist, dürfen sie die Preise erhöhen. Auf den doppelten oder dreifachen Satz. Dagegen muss das gelbe Taxi zur gleichen Zeit zum immer gleichen Fahrpreis zur Stelle sein. Von Manhattan zum Kennedy Flughafen kostet es 52 Dollar. Ganz gleich wie viel Verkehr, ganz gleich wie viele Stunden die Fahrt dahin dauert. Uber dagegen erhöht einfach den Preis auf das Doppelte oder Dreifache. Bei ihnen muss man dann vielleicht 100 Dollar für die Fahrt zum Kennedy Flughafen bezahlen.

Während also die Branche der gelben Taxis durch die Regularien fast erdrosselt wird, kommt Uber daher mit neuer Technologie, die ihnen dabei hilft, neue Methoden zum Geldverdienen zu entwickeln... Die gelben Taxis sind am Ende.“

Wettlauf nach unten

Das Leben der Uber- und Lyft-Fahrer ist genauso schwierig. Uber und Lyft locken Fahrer mit Boni ins Geschäft. Wenn die aber aufgezehrt sind, fallen die Fahrer in die gleiche wirtschaftliche Misere wie die Fahrer der gelben Taxis.

„Uber least Autos", so McDonagh, „Sie verfügen über Autohäuser. Sie werben so: ‚Wenn Sie einen Kredit zu schlechten Bedingungen haben, kommen Sie doch zu Uber. Wir beschaffen Ihnen das Geld oder den Kredit, damit Sie dieses Auto erstehen können.' Uber kann dabei nur gewinnen. Wenn Sie scheitern, verkaufen die das Auto einfach zurück ans Autohaus und bringen es für den nächsten Fahrer wieder auf Vordermann. Das ist die Masche.

Als Fahrer eines gelben Taxis erlebt man den berühmten ‚Wettlauf nach unten'. Man arbeitet immer länger und bekommt dafür immer weniger Lohn. Das ist die neue ‚Gig Economy'. Man fährt mit Uber zum Airbnb, und bestellt dann übers Handy bei Amazon etwas zu essen. Die Geschäfte sind alle verschwunden. Von der Kassiererin zum Taxifahrer, alle diese Jobs gehen verloren. Ich komme mir vor wie ein Schmied oder ein Schriftsetzer bei einem Zeitungsverlag, wie ich hier so versuche zu erklären, wie die Taxibranche einst funktioniert hat. Wir werden überflüssig.

Die Taxifahrer schlafen im Taxi. Sie fahren um zwei oder drei Uhr morgens zum Kennedy Flughafen raus, parken und schlafen dort, um ein paar Stunden später die Fluggäste der ersten Maschine aus Kalifornien zu fahren. Manche kommen mehrere Tage gar nicht nach Hause. Sie bleiben einfach auf der Straße. Die Zahl der Unfälle wird in die Höhe schnellen, weil die Fahrer übermüdet sind."

McDonagh meinte, dass Uber und Lyft reguliert werden müssen. Alle Wagen sollten einen Taxameter haben, um den Fahrern ein angemessenes Einkommen zu garantieren. Und die Fahrer sollten krankenversichert sein und Zuschläge bekommen. Doch nichts davon wird umgesetzt werden, warnte er, solange wir unter einem Regierungssystem leben, in dem unsere politischen Eliten von Wahlkampfspenden der Unternehmen abhängig sind und solange diejenigen, die die Industrie regulieren sollten, darauf setzen, bei diesen Unternehmen in der Zukunft einen Job zu bekommen.

„Wir müssen die Zahl der Taxis beschränken, insbesondere hier in New York City", sagte McDonagh. „Wenn wir das mit den gelben Taxis vor 50 Jahren so gehandhabt haben, warum sollte das mit Uber nicht möglich sein? Sie stellen jede Woche 100 neue Wagen auf die Straßen von New York. Das ist doch irre. Heute beschweren sich die Leute vor allem darüber, dass das Uber-‚Fahrzeug zu schnell kommt.' Innerhalb von nur zwei oder drei Minuten. In der Zeit kann ich mich nicht mal anziehen. … Die fahren mit leerem Fahrzeug durch die City und warten nur auf diesen Treffer.

Pferde haben es besser als Menschen

Die Pferde im Central Park unterliegen Beschränkungen. Es gibt nur 150 von ihnen. Die Pferdehalter mit ihren Wagen können super davon leben. Stellen Sie sich jetzt mal vor, Uber käme daher und sagte: ‚Wir wollen Uber-Pferde auf den Markt bringen. Und zwar 100.000 davon.' Dann kann man ja mal sehen, wie der Markt damit fertig wird. Wir wissen, was dann passiert.

Dann wird niemand mehr Geld verdienen. Der ganze Central Park wäre voll damit. Und niemand kann mehr einen Schritt dort gehen, weil man andauernd in eines der 100.000 Pferde rennt. Alle würden über diesen Wahnsinn den Kopf schütteln. Und niemand käme auf die Idee. Aber bei der Taxibranche, in der 50 Jahre lang höchstens 13.000 Taxis erlaubt waren, kann man ja ohne mit der Wimper zu zucken einfach mal 100.000 mehr zulassen, innerhalb von nur einem Jahr oder zwei Jahren. Schauen wir doch einfach mal, wie der Markt dann funktioniert! Wir wissen, wie der Markt funktioniert.

Sie [die Pferde] haben kürzere Arbeitstage [als wir Taxifahrer]. Sie müssen weder bei heißen, noch bei kalten Temperaturen arbeiten. Wenn Sie an Reinkarnation glauben, sollten Sie als Pferd im Central Park wiederkommen. Die leben auch alle im Westen Manhattans.

Wir aber leben in Kellern in Brooklyn und Queens. Wir haben unseren Status im Leben nicht erhöht, darauf können Sie Gift nehmen."

Redaktionelle Anmerkung: Dieser Text erschien zuerst unter dem Titel „The Gig-Economy ist the New Term for Serfdom (https://www.truthdig.com/articles/the-gig-economy-is-the-new-term-for-serfdom)". Er wurde vom ehrenamtlichen Rubikon-Übersetzungsteam (https://www.rubikon.news/kontakt) übersetzt und vom ehrenamtlichen Rubikon-Korrektoratsteam (https://www.rubikon.news/kontakt) lektoriert.

Dieser Artikel erschien bereits auf www.rubikon.news.

Chris Hedges ist Journalist, Pulitzer-Preisträger und Autor der **New York Times**-Bestsellerliste. Er war früher Professor an der Princeton Universität, Aktivist und ordinierter presbyterianischer Pastor. Unter seinen Büchern befinden sich Bestseller wie „Der Lohn des Aufstands: Der moralische Imperativ der Revolte", „Das Reich der Illusion: Das Ende der Bildung und der Triumph des Spektakels" und „Amerikanische Faschisten: Die christliche Rechte und der Krieg mit Amerika". Sein Buch „Krieg ist eine Kraft, die uns Bedeutung verleiht" wurde 40.000 Mal verkauft und war Finalist des Nationalen Preises des Buchkritiker-Verbandes für Sachliteratur. Er schreibt eine wöchentlich erscheinende Kolumne für das Internet-Magazin **Truthdig** und moderiert die Sendung

„On Contact“ bei **RT America**.

Dieses Werk ist unter einer **Creative Commons-Lizenz** (**Namensnennung - Nicht kommerziell - Keine Bearbeitungen 4.0 International** (https://creativecommons.org/licenses/by-nc-nd/4.0/deed.de)) lizenziert. Unter Einhaltung der Lizenzbedingungen dürfen Sie es verbreiten und vervielfältigen.