

# Mobil in Mumbai

## Wie digitale Plattformen Konflikte um Räume und Ressourcen befeuern

---

Es ist etwa 15 Jahre her, dass im indischen Mumbai, einer der am dichtesten besiedelten Städte der Welt, Uber und Co. auf den Plan traten. Neben Rikschas hatten bislang vor allem die schwarz-gelben Kaali Peeli, Taxis kleiner Unternehmen, die Mobilitätsbedürfnisse der Mittel- und Oberschichten bedient. In einer Feldstudie hat Tobias Kuttler beobachtet, welche Auswirkungen das Aufkommen der digital vermittelten Fahrdienste auf die Fahrer, die Nutzenden, den Verkehr und die Wirtschaft hat.

*Tobias Kuttler*

In Mumbai, der größten Stadt Indiens, nahmen Anfang der 2010er-Jahre digital unterstützte Fahrdienste wie Uber oder Ola ihren Betrieb auf. Die Folge waren Streiks von Fahrern konventioneller Taxis, der schwarz-gelben Kaali Peeli, und Rikschas (in diesem Gewerbe sind in Mumbai bislang kaum Frauen anzutreffen). Doch auch die Fahrer von Uber und Ola legten 2018 die Arbeit nieder: In den ersten Jahren hatte die überdurchschnittliche Entlohnung bei den neuen Anbietern eine Euphorie ausgelöst, doch inzwischen war die Bezahlung so weit gesunken, dass die Fahrer die steigenden Betriebs- und Lebenshaltungskosten nur mit immer längeren Arbeitszeiten ausgleichen konnten. Siebzehnstündige Arbeitstage sind unter Uber-Fahrern keine Seltenheit. Nicht wenige Fahrer operieren zudem auf mehreren Plattformen gleichzeitig oder vermitteln sich gegenseitig Fahrten „offline“.

Meine Dissertation zeichnet die Entwicklung der digital gestützten Mobilität in Mumbai seit 2013 nach. Aus einer stadtgeographischen und stadthanthropologischen Perspektive habe ich

versucht zu verstehen, wer von der Digitalisierung und Plattformisierung der Mobilität in Mumbai profitiert und wie sich die Situation der Fahrer konventioneller und plattformgestützter Taxidienste darstellt. Grundlage der Anfang 2023 fertiggestellten Arbeit bildeten Interviews mit Fahrern, Fahrgästen und Expert\*innen, die ich während meiner drei Aufenthalte in Mumbai 2019 und Anfang 2020 (insgesamt neun Monate) geführt habe, sowie eine Auswertung der lokalen Berichterstattung und weiterer Berichte der vergangenen zehn Jahre.

Bevor Uber und andere ihren Betrieb in Mumbai aufnahmen, flossen die Einnahmen aus dem Taxigewerbe zum größten Teil an die Fahrer selbst sowie die Besitzer\*innen der Fahrzeuge, ein kleinerer Teil an die vielen Dienstleister, die das Taxigewerbe möglich machen (Werkstätten etc.), an die Gewerkschaften sowie an den Staat. Bei den neuen Plattformfirmen bezahlen die Fahrer 30 Prozent Kommission – damit fließt ein geringerer Anteil der Einnahmen in die informellen Wirtschaftskreisläufe.

Immer mehr lokale Unternehmer\*innen in Mumbai entdecken die Plattformwirtschaft als Investitionsfeld. Sie kaufen große Mengen an (zum Teil gebrauchten) Fahrzeugen, die sie dann als Plattformtaxi betreiben. Solche lokalen „Flottenpartner“ erhalten von den Plattformen Sonderkonditionen und Boni. Das Modell des Fahrers als Fahrzeugbesitzer und Kleinunternehmer verschwindet dagegen immer weiter. Während meiner Feldarbeit 2019 habe ich viele Fahrer getroffen, die ihre auf Raten gekauften Fahrzeuge unter Wert verkaufen mussten und sich schließlich als Fahrer einer Flotte anschlossen, mit geringer Entlohnung.

Um den Stellenwert der Plattformdienste in Mumbai aus Nutzer\*innensicht zu verstehen, muss man sich zuerst die tägliche Fortbewegung der Mehrheit der Stadtbevölkerung vor Augen führen. Eine typische Fahrt innerhalb Mumbais (20 bis 25 Kilometer) kostet mit dem Vorortzug etwa 10 Rupien (derzeit etwa 11 Eurocent). Die gleiche Fahrt kostet mit einem Taxi, ob über eine Plattform oder konventionell gebucht, außerhalb der Rushhour mindestens 40-mal so viel. Der Vorortzug wird von 6 bis 7 Millionen Passagieren täglich genutzt; wo keine Züge vorhanden sind, schließen Busse und Sammeltaxis und -rikshas die Lücken. Die Zahlen des repräsentativen National Sample Survey 2017-18 zeigen, dass die durchschnittlichen monatlichen Pro-Kopf-Konsumausgaben der städtischen Bevölkerung des Bundesstaates Maharashtra bei 4.500 Rupien liegen, wovon im Schnitt 350 Rupien für die persönliche Mobilität ausgegeben werden (was knapp einer typischen Taxifahrt entspricht). Nur die wohlhabendsten 5 Prozent der städtischen Bevölkerung geben mehr als 10.000 Rupien pro Kopf im Monat aus. Diese Zahlen zeigen, dass für den Großteil der Bevölkerung Taxis für die tägliche Pendelmobilität nicht erschwinglich sind.

Wenn die Plattformmobilität schnell zunimmt, liegt das also nicht daran, dass das Verkehrsaufkommen insgesamt steigt. Entscheidend ist vielmehr eine wachsende, aber immer noch vergleichsweise kleine Schicht mit überdurchschnittlich hohem Einkommen und hohen Mobilitätsansprüchen. Diese Ansprüche standen bei politischen Entscheidungen zur städtischen Verkehrsinfrastruktur in den letzten Jahrzehnten oft im Vordergrund: Um dem Verlangen nach Automobilität gerecht zu werden und das Wirtschaftswachstum in den großem Metropol-



**Tobias Kuttler** ist wissenschaftlicher Mitarbeiter im Fairwork-Sekretariat der Forschungsgruppe Globalisierung, Arbeit und Produktion. Seine Forschungsschwerpunkte sind die Zusammenhänge zwischen Stadtentwicklung, Mobilität und digital vermittelter Arbeit. [tobias.kuttler@wzb.eu](mailto:tobias.kuttler@wzb.eu)

Foto: © WZB/Martina Sander, alle Rechte vorbehalten.

regionen Indiens zu beschleunigen, wurden ab den 1990er-Jahren die Straßen in Mumbai massiv ausgebaut. Ein immer engmaschigeres Netz an Autobahnen und kreuzungsfreien Hochstraßen erlaubt nun das tägliche Pendeln mit dem Auto aus den weiter entfernten Teilen der Metropolregion zu den Bürostandorten in der Innenstadt. Entsprechend stark ist die Zahl der Autos in Mumbai gestiegen.

Jedoch sind das (Park-)Platzproblem und die damit verbundenen Kosten große Hürden selbst für Gutverdienende. Für die etablierten ökonomischen Eliten Mumbais war das schwarz-gelbe Taxi mit einem vertrauten und verlässlichen Taxifahrer schon immer das bevorzugte Fortbewegungsmittel. Die jüngeren, zugewanderten Gutverdienenden – zum Beispiel Angestellte des in Mumbai bedeutenden IT-Sektors, die in Indien bis zu 50 Prozent der Nutzer\*innen von Plattformen wie Uber ausmachen – greifen dagegen eher auf die Plattformdienste zurück. Diese ermöglichen eine störungsfreie, klimatisierte Fahrt von der Haustür in den Gated Communities bis zu den großen Bürokomplexen. Die Fahrt mit einem Plattformtaxi ist für viele Ausdruck eines neuen Lebensstils und vermittelt das Gefühl, Teil einer neuen städtischen Elite zu sein. Gesellschaftlich bezeugen die moderne Ästhetik der Plattformdienstleistungen und die auf Sichtbarkeit abzielenden Megainfrastrukturen Mumbais Anspruch, eine wahre Global City zu sein.

Es gibt also gute Gründe, weshalb die städtischen, regionalen und nationalen Entscheidungsträger\*innen weiter auf die raumbanspruchende Automobilität in Mumbai setzen. Der Wirtschaftszweig der Plattformmobilität wächst. Ihre steigende Bedeutung ist Teil eines Transformationsprozesses, den Stadtforscher\*innen, Sozialgeograph\*innen und Anthropolog\*innen schon länger im Blick haben: die zunehmende „Raumnahme“ durch die wachsende ökonomische Elite Mumbais. Für Einkommensschwache und Marginalisierte wird gleichzeitig der Zugang zu städtischen Räumen erschwert. Dieser Konflikt um die Nutzung von Wohn- und Straßenraum im Zentrum Mumbais ist seit Jahrzehnten in vollem Gange: Industrielle Brachflächen im Zentrum der Stadt sind mittlerweile beinahe vollständig mit hochpreisigen Wohnanlagen bebaut, was großen Druck auf die umliegenden Arbeiterwohnsiedlungen („Chawls“), aber auch auf die informellen Siedlungen auslöst. Bewohner\*innen dieser Siedlungen werden an periphere oder nachteilige Standorte umgesiedelt, um die begehrten innerstädtischen Flächen zu bebauen. Straßenhändler\*innen werden aus öffentlichen Räumen vertrieben, um ein geordnetes und ästhetisch ansprechendes Stadtbild zu erzeugen, nach westlichem Vorbild. Da Mumbais Bevölkerung zu einem großen Teil aus Binnenmigrant\*innen aus den ländlichen Regionen Indiens besteht, gehen solche Konflikte auch immer mit der Frage einher, wer das Recht hat, in der Stadt zu wohnen und zu arbeiten und unter welchen Bedingungen. Konflikte auf Basis der sozial-ökonomischen Klasse, die eher ein Resultat der neueren wirtschaftsliberalen Ausrichtung Mumbais seit den 1990er-Jahren sind, mischen sich hierbei mit lange schwelenden ethnisch-religiösen Konflikten.

Ein weiterer Streitpunkt ist die rechtliche Stellung der Plattformdienste in Mumbai bzw. im Bundestaat Maharashtra. Die Plattformen machen sich einen Sonderfall im nationalen Personenbeförderungsrecht zu Nutze, der nicht für städtische Taxis vorgesehen ist. Fahrer und Gewerkschaften konventioneller Taxis, aber auch Lokalpolitiker\*innen halten daher den Betrieb digital vermittelter Taxis in Mumbai für illegal. Ein grundsätzliches Verbot der Plattformfirmen steht der wirtschaftsnahen Politik der derzeitigen Nationalregierung entgegen. Somit sehen sich die Gerichte immer wieder gezwungen, sich mit dieser Problematik zu befassen, während die verschiedenen

Gesetzgebungsinstanzen eine Aktualisierung des Personenbeförderungsrechts ausarbeiten. Die Plattformfirmen stellen seit Jahren Forderungen, die die Legitimität der neuen Unternehmen stützen sollen. So ist der Ruf nach einer Deregulierung des Verkehrssektors in Indien besonders laut. Er wird vor allem von Verbraucherorganisationen und englischsprachigen Medien, aber auch staatlichen Vertretern gestützt und zielt darauf ab, einen (vermeintlich) fairen Wettbewerb zwischen Plattform- und konventionellen Taxis zu schaffen. Dabei spielt auch die Annahme eine Rolle, dass die Plattformfirmen mit ihren Algorithmen den Taxisektor besser organisieren könnten als staatliche Regulierungsmechanismen. Außerdem argumentieren Plattformen wie Uber, dass sie mit ihren Diensten gerade für Städte wie Mumbai dazu beitragen, drängende Verkehrs- und Umweltprobleme zu lösen: Bestehende Privatfahrzeuge werden genutzt, Fahrgemeinschaften gebildet und Fahrzeugflotten elektrifiziert. Politisch Verantwortliche in Indien greifen diese Versprechungen gerne auf, aber auch in wissenschaftlichen Kreisen sowie in der internationalen Entwicklungszusammenarbeit hat die Idee des Sharing in den 2010er-Jahren großen Zuspruch erhalten. Hinter diesen Hoffnungen auf positive Effekte der Plattformökonomie steckt nicht nur die unter Entscheidungsträger\*innen in Indien weit verbreitete Vorstellung, dass der Privatsektor die städtischen Probleme besser lösen kann, sondern auch ein vorbehaltloses Vertrauen in technische bzw. digitale Lösungen für drängende Probleme.

In Gesprächen mit den Taxifahrern selbst steht meist die wirtschaftliche Situation der Fahrer im Vordergrund. Die vielfach wiederholte Prognose, dass das konventionelle Taxi in Mumbai keine Zukunft hat, hatte anfangs ihre Wirkung auf die Kaali-Peeli-Fahrer nicht verfehlt: Viele jüngere Fahrer wechselten zu den beiden dominanten Plattformen, wodurch die Zahl der Plattformtaxis stetig stieg und die der konventionellen Taxis sank. Demgegenüber steht immer noch ein bedeutender Anteil älterer Fahrer konventioneller Taxis, die ihrem Kaali Peeli sowie ihrer vertrauten Fahrgastklientel treu bleiben.

Doch mittlerweile ist das Einkommen aller Fahrer so weit gesunken, dass viele resigniert haben. Sie fühlen sich vom Staat, aber auch von den Plattformfirmen und den Gewerk-

schaften vergessen. Anstatt dass sich die Fahrer der „neuen“ und der „alten“ Taxis jedoch gegenseitig die Schuld zuschieben, äußern sie in Gesprächen oft Verständnis für- und Solidarität miteinander. Ein Kaali-Peeli-Fahrer bringt es auf den Punkt: „Sie verdienen nicht genug, und wir auch nicht. Wir sitzen alle im selben Boot! Wieso also sollten wir uns das Leben gegenseitig schwer machen?“

Diese Solidarität ist auch damit zu erklären, dass viele Fahrer beider Taxiformen die Zugehörigkeit zu einer der ethnischen Gruppen verbindet, die Taxis in Mumbai traditionell betrieben haben und auch heute im Plattformsektor noch eine wichtige Rolle spielen, insbesondere muslimische Gruppen aus Uttar Pradesh und Tamil Nadu. Auch kennen insbesondere ältere Taxifahrer der Kaali Peeli die Mechanismen der Marginalisierung und Ausbeutung, die die heutigen, überwiegend jungen, migrantischen Plattforntaxifahrer erfahren. Die älteren Fahrer standen in den 1970er- und 80er-Jahren vor einer ähnlichen Situation, als sie mit geringen finanziellen Mitteln und vorerst ohne ihre Familien in Mumbai ankamen, von der lokalen Bevölkerung oftmals unerwünscht. Mit Hilfe neugegründeter Taxigewerkschaften und staatlicher Programme hatten es viele jedoch geschafft, sich und ihre Familien im Laufe der Jahrzehnte finanziell abzusichern. Heute dagegen erhalten Mumbais

Plattforntaxifahrer keine staatliche Unterstützung und es fällt ihnen schwer, kollektiv ihre Interessen zu vertreten. Auch leiden die Fahrer darunter, dass politische Gruppen gegenüber männlichen muslimischen Fahrern aus Nordindien Stimmung machen.

Meine Forschung in Mumbai zeichnet insgesamt ein trübes Bild von der Gegenwart der Plattformwirtschaft und ihren Auswirkungen auf städtische Gesellschaften und Räume – und sie macht wenig Hoffnungen für die Zukunft der Städte im Globalen Süden: Durch die sich immer weiter durchsetzende Plattformwirtschaft wird der steigende Wohlstand in den Händen einiger weniger Firmen sowie deren lokaler Geschäftspartner\*innen konzentriert. Gleichzeitig tragen digital gestützte Dienstleistungen (in Mobilität, Logistik, Pflege- und Heimarbeit) weiter zum Auseinanderdriften der verschiedenen Lebensrealitäten bei, da das in der informellen Wirtschaft übliche Mindestmaß an Vertrauen nun durch digitale Bewertungs- und Kontrollmechanismen ersetzt wird.

Im Rahmen des am WZB angesiedelten Projekts Fairwork werden die Arbeitsbedingungen in der globalen Plattformwirtschaft untersucht und an Kriterien menschenwürdiger Arbeit gemessen. Auch das Beispiel der Taxis in Mumbai zeigt: Mindeststandards sind unabdingbar, wenn Plattformarbeit fair sein soll. ●

## Literatur

Bedi, Tarini: „Taxi Drivers, Infrastructures, and Urban Change in Globalizing Mumbai“. In: *City & Society*, 2016, Jg. 28, H. 3, S. 387-410. DOI: 10.1111/ciso.12098.

Bhattacharya, Ananya: „More Work, Less Money – The Reality of India’s Ride-Hailing Services in a Post-Covid World“. In: *Quartz India*, 22.02.2021. Online: <https://qz.com/india/1946259/will-ola-uber-come-out-of-covid-19-slump-in-2021> (Stand 30.05.2024).

Directorate of Economics & Statistics, Planning Department, Government of Maharashtra (Hg.): *A Report on ‚Consumer Expenditure‘ Based on State Sample Data Collection in 75th Round of National Sample Survey*. Mumbai: Government of Maharashtra 2022. Online: [https://mahades.maharashtra.gov.in/files/report/75\\_consumption\\_final\\_03.pdf](https://mahades.maharashtra.gov.in/files/report/75_consumption_final_03.pdf) (Stand 30.05.2024).

Kuttler, Tobias: „The Spatial Politics of Platformization: Negotiating Platform Power in Everyday Taxi Driving in Mumbai“. In: *Geoforum*, 2023, Jg. 147. DOI: 10.1016/j.geoforum.2023.103890.