



Fachhochschule Nordwestschweiz  
Hochschule für Soziale Arbeit

# **Potenzielle soziale Probleme von Erwerbstätigen in der Gig-Economy**

Eine Auseinandersetzung am Beispiel von Uber in der  
deutschsprachigen Schweiz, basierend auf dem Social-Impact-Modell

Andrea Kühne

17-527-755

Eingereicht bei Enrico Cavedon, lic. phil.

Bachelor Thesis an der Fachhochschule Nordwestschweiz,

Hochschule für Soziale Arbeit, Olten

Eingereicht im Juni 2020 zum Erwerb des Bachelor of Arts in Sozialer Arbeit

## ABSTRACT

Die vorliegende Arbeit setzt sich mit der Frage nach den potenziellen sozialen Problemen von Erwerbstätigen in der Gig-Economy am Beispiel des Transportdienstleistungsunternehmens Uber auseinander. Die Gig-Economy über internetbasierte Plattformen ist eine vergleichsweise neue Form der Erwerbstätigkeit, die im Zuge der Digitalisierung in den letzten Jahren entstanden ist.

Mit dem Social-Impact-Modell wird ein Zugang der Sozialen Arbeit vorgestellt, anhand dessen soziale Probleme bearbeitet werden können. Dabei werden einige Beispiele von sozialen Problemen, mit denen Uber-Fahrerinnen und -Fahrer, als Beispiel für Erwerbstätige in der Gig-Economy, potenziell konfrontiert sein könnten, diskutiert: Armut respektive Armutsrisiko, fehlende soziale Absicherung im Rahmen der Sozialversicherungen und soziale Isolation.

# INHALTSVERZEICHNIS

<b>Abkürzungsverzeichnis .....</b>	<b>4</b>
<b>Abbildungsverzeichnis .....</b>	<b>4</b>
<b>Tabellenverzeichnis .....</b>	<b>4</b>
<b>1 Einleitung .....</b>	<b>5</b>
1.1 Herleitung und Eingrenzung des Themas.....	5
1.2 Relevanz für die Soziale Arbeit.....	6
1.3 Formulierung der Fragestellung und Aufbau der Arbeit.....	10
<b>2 Formen der Erwerbstätigkeit .....</b>	<b>11</b>
2.1 Gig-Economy.....	14
2.2 Uber in der Schweiz.....	15
2.2.1 Tätigkeit als Uber-Fahrerin oder -Fahrer in der Schweiz.....	17
<b>3 Social-Impact-Modell.....</b>	<b>21</b>
3.1 Logiken .....	22
3.2 Grundsätze .....	23
3.3 Phasen .....	25
3.3.1 Problemkonstruktion .....	26
3.3.2 Lösungskonstruktion .....	39
3.3.3 Umsetzung.....	41
3.3.4 Wirkungsevaluation.....	44
<b>4 Schlussteil.....</b>	<b>47</b>
4.1 Zusammenfassung und Diskussion der Erkenntnisse .....	47
4.2 Die Rolle des SIM bei der Bearbeitung Sozialer Probleme.....	50
4.2.1 Weitere Zugänge der Sozialen Arbeit .....	51
4.3 Ausblick .....	51
<b>5 Literatur- und Quellenverzeichnis.....</b>	<b>54</b>
<b>Ehrenwörtliche Erklärung .....</b>	<b>61</b>

## ABKÜRZUNGSVERZEICHNIS

AHV	Alters- und Hinterlassenenversicherung
ALV	Arbeitslosenversicherung
AVIG	Arbeitslosenversicherungsgesetz
BfS	Bundesamt für Statistik
BV	Berufliche Vorsorge
EO	Erwerbsersatzordnung
ILO	International Labour Organization
IV	Invalidenversicherung
OECD	Organization for Economic Cooperation and Development
SIM	Social-Impact-Modell
SKOS	Schweizerische Konferenz für Sozialhilfe
SUVA	Schweizerische Unfallversicherungsanstalt
UV	Unfallversicherung

## ABBILDUNGSVERZEICHNIS

Abb. 1: Uebelhart, Beat (2011). Das Social-Impact-Modell (SIM) - vom sozialen Problem zur Wirkung. In: Fritze, Agnès/Maelicke, Bernd/Uebelhart, Beat (Hg.). Management und Systementwicklung in der Sozialen Arbeit. 1. Aufl. Baden-Baden: Nomos. 34. Jg. S. 276.

## TABELLENVERZEICHNIS

Tab. 1: Leitsatz «soziales Problem». Uebelhart, Beat/Zängl, Peter (Hg.) (2013). Die Konstruktion Sozialer Probleme und ihrer Folgen – In drei Schritten vom Problem zum Ziel. In: Praxisbuch zum Social-Impact-Modell. 1. Aufl. Baden-Baden: Nomos. S. 147.

Tab. 2: Sechzehn-Felder-Matrix. Eigene Darstellung, basierend auf Uebelhart, Beat/Zängl, Peter (Hg.) (2013). Die Konstruktion Sozialer Probleme und ihrer Folgen – In drei Schritten vom Problem zum Ziel. In: Praxisbuch zum Social-Impact-Modell. 1. Aufl. Baden-Baden: Nomos. S. 146-148.

Tab. 3: Zwölf-Felder-Matrix. Uebelhart, Beat/Zängl, Peter (Hg.) (2013). Die Konstruktion Sozialer Probleme und ihrer Folgen – In drei Schritten vom Problem zum Ziel. In: Praxisbuch zum Social-Impact-Modell. 1. Aufl. Baden-Baden: Nomos. S. 150.

# 1 EINLEITUNG

Die nun folgenden Ausführungen sollen einen kurzen Überblick über das bearbeitete Thema verschaffen. Zu diesem Zweck folgt eine Herleitung und Eingrenzung des Themas und die Relevanz für die Soziale Arbeit soll aufgezeigt werden. Im Anschluss wird die konkrete Fragestellung, die anhand der vorliegenden Bachelor Thesis bearbeitet werden soll, sowie der Aufbau der Bachelor Thesis vorgestellt.

## 1.1 HERLEITUNG UND EINGRENZUNG DES THEMAS

Die Gesellschaft und somit auch der Arbeitsmarkt befindet sich in einem digitalen Wandel, welcher in den vergangenen Jahren neue Arbeitsformen, wie die internetbasierte Plattformökonomie, hervorgebracht hat, und welche die Organisation der Arbeitswelt potenziell grundlegend verändern kann (vgl. Ecoplan 2017:69). Wo früher Menschen hauptsächlich in einem Normalarbeitsverhältnis beschäftigt waren (vgl. Motafek 2015: 47), sind heute immer mehr Erwerbstätige in atypischen Arbeitsverhältnissen beschäftigt, während die Zahl der Erwerbstätigen im Normalarbeitsverhältnis eher zu sinken scheint (vgl. Bundesamt für Statistik BfS 2015: 19). Im Zuge der Digitalisierung sind auch neue Formen des atypischen Arbeitsverhältnisses, wie Gig-Work, Crowdwork oder Crowdsourcing, Work-on-demand über Apps oder das Internet, Clickwork oder Portfolio-Work, entstanden (vgl. Ecoplan 2017: 69f.). Diese Begriffe sind nicht immer trennscharf voneinander zu unterscheiden. Im Rahmen dieser Bachelor Thesis wird insbesondere auf die Gig-Economy Bezug genommen. Gig-Economy ist eine Form der Erwerbstätigkeit, bei der eine Person einen über eine digitale Plattform vermittelten Auftrag bearbeitet und ausschliesslich für diese geleistete Arbeit bezahlt wird (vgl. Risak 2017: 18). Wichtig festzuhalten ist hier, dass in der Gig-Economy die Aufträge zwar über digitale Plattformen vermittelt werden, die Dienstleistungen an sich werden jedoch analog lokal vor Ort, und nicht wie in anderen Formen des Crowdworkings, digital erbracht (vgl. Dietl 2018: 18). Die Begriffe Gig-Economy und Gig-Work werden im Folgenden synonym verwendet.

In der vorliegenden Bachelor Thesis soll an einem konkreten Beispiel aufgezeigt werden, wie Gig-Work in der Schweiz funktioniert und welche Folgen dies für die Erwerbstätigen in dieser Form der Erwerbstätigkeit haben kann. Hierfür eignet sich das Transportdienstleistungsunternehmen Uber als Beispiel, das seine Dienstleistungen in der Schweiz in mehreren Städten anbietet (vgl. Uber Technologies 2020e: o.S.). In dieser Bachelor Thesis soll aufgezeigt werden, ob und inwiefern sich soziale Probleme von Erwerbstätigen in der Gig-Economy am Beispiel

von Uber in der Schweiz äussern können und inwiefern dies für die Soziale Arbeit relevant ist respektive wie die Soziale Arbeit diese Probleme bearbeiten könnte.

Da Uber seine Dienstleistungen in verschiedenen Städten sowohl in der deutsch- als auch in der französischsprachigen Schweiz anbietet und sich die Situation im Vergleich zwischen deutsch- und französischsprachiger Schweiz zum Teil unterscheidet, soll in dieser Bachelor Thesis vor allem Bezug auf die deutschsprachige Schweiz genommen werden. Im Zentrum der Arbeit stehen die Fahrerinnen und Fahrer, die über Uber Transportdienstleistungen anbieten und abwickeln, weswegen ihre Perspektive stärker gewichtet wird als jene des Unternehmens Uber und jene der Kundinnen und Kunden, die Transportdienstleistungen über Uber in Anspruch nehmen.

Laut einer Schätzung von Steve Salom Chef von Uber Schweiz, Österreich und Frankreich, in einem Interview des Nachrichtenportals blick.ch (vgl. Salom 2018: o.S.) vom Juli 2018 waren damals rund 2600 Fahrerinnen und Fahrer über Uber tätig, die Hälfte davon in der Deutschschweiz. Aktuellere Zahlen, wie viele Uber-Fahrerinnen und -Fahrer zurzeit Transportdienstleistungen abwickeln, konnten nicht gefunden werden. Ob diese Fahrerinnen und Fahrer aufgrund ihrer Tätigkeit als Gig-Workers von sozialen Problemen betroffen sein könnten und inwiefern sich diese äussern könnten, soll in dieser Arbeit diskutiert werden. Bei der Recherche hat sich die These ergeben, dass sich eines dieser sozialen Probleme in Form von Armut unter anderem aufgrund des geringen Einkommens manifestieren könnte.

Um potenzielle soziale Probleme zu bearbeiten, bestehen in der Sozialen Arbeit verschiedene Modelle, Instrumente und Methoden. Im weiteren Verlauf der Bachelor Thesis wird anhand des Social-Impact-Modells (SIM) erläutert, inwiefern die Definierung und Bearbeitung von sozialen Problemen vorgenommen werden könnte.

## 1.2 RELEVANZ FÜR DIE SOZIALE ARBEIT

### **Auftrag und Ziele der Sozialen Arbeit**

Hochuli Freund und Stotz (vgl. 2015: 34) fassen drei verschiedene gesellschaftliche Aufträge für die Profession der Sozialen Arbeit zusammen. Auf diese Aufträge und inwiefern sie mit dem Thema der vorliegenden Bachelor Thesis zusammenhängen können, soll hier genauer eingegangen werden.

Die *parteiliche Vermittlung* zwischen Individuum und Gesellschaft ist ein Auftrag der Sozialen Arbeit (vgl. ebd.). Als Vermittlerin zwischen Individuum und Gesellschaft positioniert sich die

Soziale Arbeit laut Thole (vgl. 2012: 24) zwischen Organisationen, die in Vertretung und im Auftrag des Staates als gesellschaftliches Gesamtsubjekt handeln einerseits und einzelnen Individuen, Familien und Gruppen andererseits. Thiersch (vgl. 2002: 212) erweitert diese neutrale Formulierung der Vermittlung mit der Parteilichkeit bzw. mit der parteilichen Vermittlung als charakteristischen Zugang der Sozialen Arbeit. Somit ist die Soziale Arbeit Vermittlerin zwischen Gesellschaft und Subjekt, wobei sie die Perspektive des Subjekts übernimmt. Das heisst konkret, dass sich die Soziale Arbeit zunächst mit Problemen, die Individuen und Gruppen in sich und mit sich selbst haben, befasst und sich sekundär mit den Problemen, welche die Gesamtgesellschaft mit ihnen hat, auseinandersetzt (vgl. ebd.). Müller (vgl. 1991: 144) sieht eben diese Parteilichkeit für die Adressatinnen und Adressaten als Maxime der Sozialen Arbeit.

Dieser Auftrag als parteiliche Vermittlerin wird formuliert durch Ungleichheiten, von denen heutige gesellschaftliche Verhältnisse geprägt sind (vgl. Thiersch 2002: 11). Als Moment des Sozialstaatsprinzips (vgl. Hochuli Freund/Stotz 2015: 34), welches der Würde des Menschen gerecht werden will oder soll sowie Individuen als Subjekte ihres Lebens anerkennt und soziale Gerechtigkeit in einer Gesellschaft schaffen oder erhalten will (vgl. Thiersch 2002), hat die Soziale Arbeit hier ihre spezifische Aufgabe im Auftrag des Sozialstaatsprinzips auf neue Formen der Entfremdung, Verarmung und Randständigkeit zu antworten (vgl. Hochuli Freund/Stotz 2015: 35).

Als zweiten Auftrag gilt es, *Soziale Gerechtigkeit, Integration und Autonomie* zu unterstützen und unter Umständen immer wieder neu zu sichern, das heisst den Zugang zu allen wesentlichen Bereichen der Gesellschaft zu ermöglichen (vgl. ebd.: 37). Laut Hauptert (2007: 61f.) ist das Ziel der Sozialen Arbeit die «Herstellung und Erhaltung sozialer Gerechtigkeit und Gleichheit, bzw. die Kompensation entsprechender Ungerechtigkeiten». Integration im Sinne von systemtheoretischen Entwürfen bedeutet für die Soziale Arbeit, Exklusion zu vermeiden und Inklusion zu vermitteln, das heisst, den Zugang zu sozialen Systemen zu fördern, und falls dies längerfristig nicht gelingen sollte, Exklusion zu verwalten im Sinne einer Begleitung der Ausgegrenzten (vgl. Hochuli Freund/Stotz 2015: 37). Bei allen Interventionen durch die Soziale Arbeit gilt die Wahrung und Unterstützung der Autonomie und Selbstbestimmung als zentraler Wert (vgl. ebd.).

Die *Bearbeitung von sozialen Problemen* ist ein weiterer Auftrag der Sozialen Arbeit (vgl. ebd.: 36). Zunächst stellt sich die Frage, was ein soziales Problem ist und ab wann ein soziales Problem für die Betroffenen zu einer so belastenden Beeinträchtigung wird, dass diese es nicht mehr

ohne Hilfe und Unterstützung selbst lösen und bearbeiten können, und dies somit zu einem Auftrag der Sozialen Arbeit wird. Die Definition dessen, was ein soziales Problem ist – im Sinne einer Abweichung von der sogenannten Normalität gesellschaftlicher Lebenspraxis – basiert auf einem gesellschaftlichen Aushandlungsprozess (vgl. Hochuli Freund/Stotz 2015: 36).

Wenn davon ausgegangen wird, dass Erwerbstätige in der Gig-Economy von Exklusion betroffen oder exklusionsgefährdet sind, von sozialer Ungerechtigkeit oder sozialen Problemen betroffen sind, in ihrer Autonomie und Selbstbestimmung eingeschränkt oder bedroht sind oder unter Ungleichheiten aufgrund von gesellschaftlichen Verhältnissen leiden, die einer parteiichen Vermittlung bedürfen, werden sie im Rahmen des Auftrags der Sozialen Arbeit allenfalls zu deren Zielgruppe.

Darüber, was ein soziales Problem genau ist, herrscht kein Konsens, Definitionsversuche werden aber schon seit Jahrzehnten gemacht, weshalb auch unzählige davon existieren, die sich einzig darin einig zu sein scheinen, dass soziale Probleme etwas sind, das Unerwünschtes, Elendes, Kummer, Störungen, Ekel oder Leiden entstehen lässt (vgl. Groenemeyer 2012: 27).

Ein soziales Problem ist eine Gegebenheit, die von einer signifikanten Anzahl von Personen als unerwünscht angesehen wird und von der erwartet wird, dass etwas durch kollektives Handeln dagegen getan werden kann. (Horton/Leslie 1965: 4)

Soziale Probleme sind Phänomene, die 1) grössere Gruppen von Gesellschaftsangehörigen (bis hin zur Gesamtbevölkerung) in ihrer Lebenssituation beeinträchtigen, 2) öffentlich als veränderungsbedürftig definiert und 3) zum Gegenstand spezieller Programme und Massnahmen gemacht werden. (Stallberg/Springer 1983: 14)

Nach Schetsche (2008: 48f.) sind soziale Probleme

wissenschaftlich definiert *öffentliche Thematisierungen*, bei denen soziale Akteure Forderungen materieller oder immaterieller Art an gesellschaftliche Instanzen stellen, in dem sie die Existenz sozialer Sachverhalte mit drei Eigenschaften behaupten: 1. Der betreffende Sachverhalt ist nach der dominierenden Werteordnung der Gesellschaft negativ zu bewerten und damit unerwünscht. 2. Es existieren Geschädigte oder Benachteiligte, die an ihrer Lage zumindest teilweise schuldlos sind. 3. Abhilfe oder wenigstens Linderung von Not ist im Rahmen der bestehenden Sozialordnung möglich und ethisch auch erstrebenswert.

Obwohl diese Definitionen zeitlich Jahrzehnte auseinanderliegen, lassen sich einige gemeinsame Bestandteile finden:



1. Die Betonung des mit sozialen Problemen verbundenen Leidens respektive Schadens
2. Die Hervorhebung der Bedeutung einer öffentlichen Thematisierung und Problematisierung
3. Die Aufforderung zur Veränderung der Situation (vgl. Groenemeyer 2012: 28f.)

So vielschichtig und komplex soziale Probleme sein mögen – diese drei Aspekte scheinen bei der Beurteilung der Definition, was ein soziales Problem ist, von zentraler Bedeutung zu sein. Daraus lässt sich schliessen, dass, wenn soziale Probleme Leiden verursachen, diese öffentlich thematisiert werden sollen und die Situation der Betroffenen verändert werden soll, die Soziale Arbeit hier einen wichtigen Beitrag leisten kann und soll – einerseits bei der Bearbeitung, Bewältigung und Linderung sozialer Probleme von Individuen oder Gruppen und andererseits bei der Öffentlichkeitsarbeit, Sensibilisierung und Thematisierung gegenüber Gesellschaft und Politik.

### **Auftrag der Sozialen Arbeit aus professionsethischer Sicht**

Der Berufskodex Soziale Arbeit Schweiz (AvenirSocial 2010: 8) hält Folgendes fest:

Soziale Arbeit ist ein gesellschaftlicher Beitrag, insbesondere an diejenigen Menschen oder Gruppen, die vorübergehend oder dauernd in der Verwirklichung ihres Lebens illegitim eingeschränkt oder deren Zugang zu und Teilhabe an gesellschaftlichen Ressourcen ungenügend sind.

Falls Erwerbstätige in der Gig-Economy von diesem Tatbestand betroffen sind, ist die Soziale Arbeit aus professionsethischer Sicht dazu verpflichtet, den im Berufskodex benannten gesellschaftlichen Beitrag zu leisten. Wie dieser Beitrag konkret auszusehen hat, benennt der Berufskodex nicht. Im Rahmen dieser Bachelor Thesis soll unter anderem auf diese Frage eingegangen werden. Ob und inwiefern Uber-Fahrerinnen und -Fahrer im Sinne des Berufskodexes eingeschränkt oder deren Zugang respektive deren Teilhabe ungenügend ist, soll im weiteren Verlauf ebenfalls beleuchtet werden.

### **Armut und Soziale Arbeit**

Dietl (vgl. 2018: 23) stellt fest, dass Arbeit in der Gig-Economy häufig mit niedrigem Einkommen und unsicheren Arbeitsverhältnissen verbunden ist. Diese Form von Prekarität könnte für die Betroffenen Armut oder ein Armutsrisiko zur Folge haben und damit zum sozialen Problem werden. Working-poor sind Menschen, die zwar einer Erwerbsarbeit nachgehen, aber trotzdem von materieller Armut betroffen sein können (vgl. Gazareth/Wyss/Iglesias: 99). Laut Dittmann

und Oehler (vgl. 2018: 331) besteht eine enge Verbindung zwischen Armut und der Sozialen Arbeit. Zum einen sind Armut und die daraus resultierenden Probleme seit Beginn der Entwicklung der Sozialen Arbeit als Fachdisziplin und Profession zentrale Themen, für deren Bearbeitung innerhalb der Gesellschaft sich die Soziale Arbeit als zuständig betrachtet (vgl. Dittmann/Oehler 2018: 331). Zum anderen kommen zahlreiche von Armut betroffene Personen durch die Nutzung von Angeboten mit der Sozialen Arbeit und deren Professionellen in Kontakt. Umgekehrt zählen laut Schätzungen in Deutschland die meisten Professionellen der Sozialen Arbeit Armutsbetroffene zu ihrer Klientel, obwohl ein Grossteil der Letzteren nicht primär aufgrund ihrer Armutsbetroffenheit Angebote der Sozialen Arbeit nutzt (vgl. ebd.).

Wenn Erwerbstätige in der Gig-Economy aufgrund ihrer Erwerbstätigkeit von sozialen Problemen, beispielsweise Armut und dem damit verbundenen eingeschränkten Zugang zu gesellschaftlichen Ressourcen und sozialer Teilnahme und Teilhabe, betroffen sind, werden sie zu potenziellen Adressatinnen und Adressaten der Sozialen Arbeit, welche den Auftrag hat, diese sozialen Probleme und die unzureichende soziale Gerechtigkeit zu bearbeiten.

### 1.3 FORMULIERUNG DER FRAGESTELLUNG UND AUFBAU DER ARBEIT

Die zentrale Fragestellung, die sich aus den vorherigen Ausführungen herauskristallisiert und im Rahmen dieser Arbeit diskutiert und bearbeitet werden soll, lautet:

*Inwiefern kann die Soziale Arbeit anhand des Social-Impact-Modells potenzielle soziale Probleme von Erwerbstätigen in der Gig-Economy – am Beispiel von Uber in der deutschsprachigen Schweiz – bearbeiten?*

In diesem Zusammenhang soll auch beleuchtet werden, ob Erwerbstätige in der Gig-Economy – konkret Uber-Fahrerinnen und Fahrer – überhaupt von sozialen Problemen betroffen sind und inwiefern sich diese äussern können.

Zunächst soll aufgezeigt werden, welche Formen von Erwerbstätigkeit es gibt und wo sich die Gig-Economy innerhalb dieser einordnen lässt. In einem nächsten Schritt wird diskutiert, wie sich Gig-Economy konkret am Beispiel von Uber in der Schweiz äussert. Anschliessend folgt eine Erläuterung des SIM als Instrument zur Analyse und Bearbeitung sozialer Probleme im Allgemeinen und konkret auf Uber-Fahrerinnen und -Fahrer bezogen. Anhand dessen werden beispielhaft einige potenzielle soziale Probleme aufgezeigt, von denen Uber-Fahrerinnen und -Fahrer betroffen sein könnten, und wie die Soziale Arbeit jene bearbeiten könnte. Zum Abschluss werden die Erkenntnisse in Bezug auf die oben formulierten Fragestellungen diskutiert.

## 2 FORMEN DER ERWERBSTÄTIGKEIT

Im Rahmen der Erwerbsarbeit wird zwischen verschiedenen Formen der Erwerbstätigkeit unterschieden, insbesondere zwischen dem Normalarbeitsverhältnis, unter dem eine zeitlich unbefristete und kontinuierliche Vollzeitbeschäftigung bei einem arbeitgebenden Unternehmen oder einer arbeitgebenden Person verstanden wird (vgl. Motakef 2015:7), und den atypischen Arbeitsverhältnissen, welche vom Normalarbeitsverhältnis respektive typischen Arbeitsverhältnis abweichen (vgl. Risak 2017: 13).

Bosch (2001: o.S., zit. nach Ecoplan 2017: 21) definiert das Normalarbeitsverhältnis als «stabile, sozial abgesicherte, abhängige Vollzeitbeschäftigung, deren Rahmenbedingungen (Arbeitszeit, Löhne, Transferleistungen) kollektivvertraglich oder arbeits- und sozialrechtlich auf einem Mindestniveau geregelt sind.» Aufgrund der starken Regulierung des Normalarbeitsverhältnisses in Gesetz und Vertrag bietet dieses für die Arbeitnehmenden einerseits eine gewisse Sicherheit, andererseits ist das Normalarbeitsverhältnis für die Arbeitgebenden mit Kosten verbunden (vgl. Risak 2017: 13). Die Voraussetzungen bei einem Normalarbeitsverhältnis sind, dass das Beschäftigungsverhältnis unbefristet ist, dass die Arbeit Vollzeit ausgeübt wird, dass eine Integration in Sicherheitssysteme besteht, eine Identität von Arbeits- und Beschäftigungsverhältnis vorliegt und zwischen Arbeitnehmenden und Arbeitgebenden eine Weisungsgebundenheit besteht (vgl. Mückenberger 1985: o.S., zit. nach Motakef 2015: 7). Laut dem statistischen Sozialbericht des Bundesamts für Statistik (BfS) (vgl. 2015: 24) waren im Jahr 2014 63,3 Prozent der Erwerbstätigen in der Schweiz in einem Normalarbeitsverhältnis beschäftigt. Dies sind 6 Prozent weniger als 2001, was mit dem Anstieg der Teilzeitarbeitsverhältnisse mit einem Pensum von mehr als 50 Prozent zusammenhängt (vgl. ebd.).

### **Atypische Arbeitsverhältnisse**

Ein atypisches Arbeitsverhältnis wird von der International Labour Organization (ILO) (vgl. 2016: 7) als vom Normalarbeitsverhältnis abweichendes Arbeitsverhältnis definiert, welches als Arbeit verstanden wird, die Vollzeit und unbefristet geleistet wird sowie Teil eines untergeordneten und bilateralen Beschäftigungsverhältnisses ist. Die Organization for Economic Cooperation and Development (OECD) (vgl. 2015: 137f.) schliesst sich dieser Definition an und gibt vier Gruppen von Erwerbstätigen in atypischen Arbeitsverhältnissen an: Selbstständigerwerbende, Beschäftigte in befristeten Arbeitsverhältnissen, Temporärbeschäftigte und Teilzeitbeschäftigte. Das BfS (vgl. 2015: 21f.) bezeichnet befristete Arbeitsverhältnisse auf weni-

ger als drei Jahre, Teilzeitarbeit mit weniger als 50 Prozent, Arbeit auf Abruf, Mehrfach-erwerbstätigkeit sowie bestimmte Formen der selbstständigen Erwerbstätigkeit, wie Solo-Selbstständigkeit, das heisst Selbstständigerwerbende ohne Angestellte, als flexible respektive atypische Beschäftigungsformen.

### **Selbstständigerwerbende Erwerbstätigkeit**

Die Unterscheidung zwischen selbstständig und unselbstständig erwerbend ist für die Erwerb-stätigen insofern von Bedeutung, als sich die Versicherungslage je nach sozialversicherungsrechtlicher Stellung ändert (vgl. Bundesamt für Sozialversicherungen BSV: o.S.). So sind un-selbstständig Erwerbende oder Arbeitnehmende anders bei den Sozialversicherungen versichert und die Höhe der Beiträge an die Versicherungen ist grundsätzlich anders als für selbstständig erwerbende (vgl. ebd.).

Das Bundesgesetz über den Allgemeinen Teil des Sozialversicherungsrechts (ATSG) (Art. 1 AS 2002 3371) definiert Selbstständigerwerbende wie folgt:

<sup>1</sup>Selbstständigerwerbend ist, wer Erwerbseinkommen erzielt, das nicht Entgelt für eine als Arbeitnehmerin oder Arbeitnehmer geleistete Arbeit darstellt.

<sup>2</sup>Selbstständigerwerbende können gleichzeitig auch Arbeitnehmerinnen oder Arbeitnehmer sein, wenn sie entsprechendes Erwerbseinkommen erzielen.

Laut der Ausgleichskasse Basel-Stadt (vgl. 2020: o.S.) setzt das AHV-Recht zum Teil andere Kriterien, die gegeben sein müssen, um im Sinne der Alters- und Hinterlassenenversicherung (AHV) als selbstständig erwerbend zu gelten, als andere Stellen, wie zum Beispiel die Steuer-verwaltung, voraus. Dies dient dem Schutz der Versicherten, weswegen bei der Beurteilung seitens der Ausgleichskassen, ob jemand selbstständig erwerbend ist oder nicht, nicht nur die vertraglichen Abmachungen, sondern auch die tatsächlichen wirtschaftlichen Verhältnisse be-rücksichtigt werden (vgl. ebd.). «Als selbstständigerwerbend gilt, wer unter eigenem Namen und auf eigene Rechnung, in unabhängiger Stellung und auf eigenes Risiko Arbeit leistet.» (ebd.) Die Ausgleichskasse Basel-Stadt (vgl. ebd.) beurteilt im Sinne des AHV-Rechts folgende Kri-terien:

- Auftreten unter eigenem Namen und auf eigene Rechnung
- Eigenes wirtschaftliches Risiko
- Keine Weisungsgebundenheit
- Regelmässige Erfüllung von Aufträgen Dritter

- Beschäftigung von Arbeitnehmern (vgl. Ausgleichskasse Basel-Stadt 2020: o.S.)

Die sozialversicherungsrechtliche Stellung einer Person wird grundsätzlich von der Ausgleichskasse des Kantons geprüft, in dem die Erwerbstätigkeit ausgeübt wird (vgl. ebd.). In einigen Branchen, unter anderem bei Transportbetrieben, wird die sozialversicherungsrechtliche Stellung durch die Schweizerische Unfallversicherungsanstalt (SUVA) geprüft. In diesem Fall ist die Ausgleichskasse an den Entscheid der SUVA gebunden (vgl. ebd.).

Selbstständigerwerbende müssen – im Gegensatz zu Arbeitnehmenden – vollumfänglich für die Beiträge an AHV, Invalidenversicherung (IV) und Erwerbsersatzordnung (EO) aufkommen (vgl. ebd.). Die Höhe der Beiträge ist nicht für alle Versicherten gleich, sie bemisst sich an der Höhe des Einkommens, welches von der Steuerverwaltung ermittelt wird.

2014 waren laut dem BfS (vgl. 2015: 121) 7 Prozent der Erwerbstätigen Selbstständigerwerbende ohne Angestellte. Zu dieser Gruppe zählen auch die Uber-Fahrerinnen und -Fahrer.

### **Atypisch-prekäre Beschäftigung**

Der Begriff der atypisch-prekären Beschäftigung ist unscharf definiert, weder im deutschsprachigen Raum noch in der internationalen Debatte besteht ein Konsens darüber, was atypisch-prekäre Beschäftigung ist und inwiefern diese erforscht werden kann (vgl. Motakef 2015: 50). Aus verschiedenen Definitionen geht jedoch hervor, dass die subjektive Sicht der Beschäftigten – sofern diese ihr atypisches Beschäftigungsverhältnis als negativ bewerten – ein wesentlicher Bestandteil des Diskurses, welche Beschäftigungen prekär sind, zu sein scheint. Das BfS bezieht sich im Statistischen Sozialbericht von 2015 auf Marti und Osterwald (vgl. 2004: 43f., zit. nach BfS 2015: 22), welche ein Arbeitsverhältnis dann als prekär beschreiben, wenn im Vergleich zum typischen Arbeitsverhältnis eine ungewünschte und finanziell nicht abgegoltene Unsicherheit besteht. Die subjektive Wahrnehmung der Beschäftigten wird auch in der Definition vom Soziologen Arne L. Kalleberg (vgl. 2009: 2) miteinbezogen, laut welcher er unter prekärer Arbeit eine Beschäftigung versteht, die aus der Sicht der oder des Beschäftigten eine unsichere, unvorhersehbare und mit Risiken behaftete Beschäftigung darstellt. Eine weitere Definition, die sowohl subjektive als auch objektive Dimensionen berücksichtigt sowie die Bestimmung von prekärer Beschäftigung in Abhängigkeit von oder Bezug zu gesellschaftlichen Normalitätsstandards betont, stammt von Brinkmann, Dörre und Röbenack (2006: 17), laut welcher eine Beschäftigung prekär sei, wenn

die Beschäftigten aufgrund ihrer Tätigkeiten deutlich unter ein Einkommens-, Schutz- und soziales Integrationsniveau sinken, das in der Gegenwartsgesellschaft als Standard definiert und mehrheitlich anerkannt wird. Und prekär ist Erwerbsarbeit auch, sofern sie subjektiv mit Sinnverlusten, Anerkennungsdefiziten und Planungsunsicherheit in einem Ausmass verbunden ist, das gesellschaftliche Standards deutlich zuungunsten der Beschäftigten korrigiert.

Eine Nachfolgestudie von Ecoplan (vgl. 2017: 44-47) schätzt, dass 2016 2,5 Prozent der Erwerbstätigen in der Schweiz in einem atypisch-prekären und 9–10 Prozent in einem potenziell atypisch-prekären Arbeitsverhältnis beschäftigt waren. Besonders betroffen waren Erwerbstätige in einem befristeten Arbeitsverhältnis und Erwerbstätige, die auf Abruf arbeiteten (vgl. ebd.: 48). Frauen sind häufiger in einem atypisch-prekären Arbeitsverhältnis und bezüglich Altersstruktur lässt sich feststellen, dass Personen im Alter zwischen 15 und 24 Jahren den grössten Anteil, rund 36 Prozent, der atypisch-prekär Beschäftigten ausmachen (vgl. ebd.: 56f.). Ob und inwiefern sich Uber-Fahrerinnen und -Fahrer dieser Gruppe von Erwerbstätigen in prekären Arbeitsverhältnisse zuordnen lassen, konnte anhand der vorhandenen Quellen nicht eruiert werden.

## 2.1 GIG-ECONOMY

Der Begriff Gig-Economy oder Gig-Work und die damit verbundene Bezeichnung der Gig-Worker entstand in Anlehnung an die Musikbranche, in der Musikerinnen und Musiker aufgrund von realisierten bezahlten Auftritten, sogenannten Gigs, Geld verdienen (vgl. Dietl 2018: 18). Gig-Workers stellen ihre Arbeitskraft auf Abruf über digitale Plattformen – welche sich jedoch als Vermittelnde und nicht als Arbeitgebende verstehen, weshalb Gig-Worker als selbstständig erwerbend gelten und nicht als Arbeitnehmende (vgl. ebd.: 19) – zur Verfügung. Als Solo-Selbstständige sind sie daher in einer atypischen Arbeitsform beschäftigt. Eine Nachfolgestudie von Ecoplan (vgl. 2017: 73) definiert Gig-Work als Überbegriff der sogenannten Plattformökonomie, in welcher unterschieden wird zwischen den Unterkategorien Crowd-Work, bei welcher Aufträge über digitale Plattformen vermittelt werden und von den Crowd-Workers auch digital und somit ortsunabhängig ausgeführt werden, und Work-On-Demand via Apps oder Internet, wo die Aufträge zwar digital vermittelt, aber lokal und somit ortsabhängig erbracht werden.

Das Transportdienstleistungsunternehmen Uber, das Zimmer- oder Wohnungsvermittlungunternehmen Airbnb oder der Essenskurierdienst Deliveroo sind Beispiele für grosse Plattformen

in der Gig-Economy (vgl. Dietl 2018: 18). In der Gig-Economy wird die oder der Auftragnehmer nur für die Arbeit bezahlt, die tatsächlich geleistet wurde (vgl. Risak 2017: 18), beispielsweise wird eine Uber-Fahrerin oder ein Uber-Fahrer nur für die tatsächlich abgewickelten Fahrten bezahlt, oder analog dazu bekommt eine Musikerin oder ein Musiker ihre oder seine Gage nur dann, wenn sie oder er seinen Auftritt – den Gig – auch absolviert. Dies hat für das betreffende Unternehmen den Vorteil, dass sowohl Personalkosten gespart werden als auch die Bereitstellung und Instandhaltung weiterer Ressourcen wie Betriebsmittel, Ausbildungen und Arbeitsflächen, beispielsweise Fahrzeuge im Fall des Transportdienstleistungsunternehmens Uber, vermieden werden können, da für diese Dinge meist die Gig-Workers selbst verantwortlich sind (vgl. Risak 2017: 18.). Andererseits profitieren Gig-Workers als Selbstständigerwerbende von der mit der Gig-Economy verbundenen Selbstbestimmung und Flexibilität (vgl. ebd.: 19), da sie grundsätzlich selbst entscheiden können, wann sie welche Aufträge annehmen möchten.

Obwohl die Gig-Economy in der Schweiz vergleichsweise ein eher schwach vertretenes Wirtschaftsmodell ist (vgl. Bundesamt für Statistik BFS 2020c: o.S.), erfährt ein Unternehmen – Uber – in der Schweiz seit einigen Jahren immer wieder mediale Aufmerksamkeit. Aus diesem Grund, und weil mittlerweile mehrere hunderttausend Kundinnen und Kunden von Uber über dessen Partnerschaft mit mehreren tausend Fahrerinnen und Fahrern in der Schweiz von A nach B transportiert werden (vgl. Salom 2018: o.S.), eignet sich Uber als Beispiel für die Gig-Economy in der Schweiz und deren Bedingungen für die Erwerbstätigen nicht zuletzt auch deshalb, weil in dieser eher neuen Form der Erwerbstätigkeit viele Fragen, beispielsweise in Bezug auf den sozialversicherungsrechtlichen Status und die Arbeitsbedingungen, noch immer ungeklärt sind.

## 2.2 UBER IN DER SCHWEIZ

Ecoplan (vgl. 2017: 85) verortet das Transportdienstleistungsunternehmen Uber innerhalb der Gig-Economy als Work-on-demand via Apps oder Internet mit der Erbringung lokaler Dienstleistungen und tiefen Qualifikationsanforderungen an die Beschäftigten. Uber scheint das prominenteste – und teilweise auch umstrittenste Beispiel für die Gig-Economy in der Schweiz zu sein. Zu anderen Unternehmen, beispielsweise Helpling, einer Vermittlungsplattform für Reinigungskräfte (vgl. ebd.), liessen sich kaum Daten, Berichte, Artikel und weitere Literatur finden.

Uber wurde 2009 in San Francisco unter dem Namen UBERCab als Limousinenservice gegründet. Der Name des Unternehmens wurde aufgrund einer Unterlassensaufforderung 2011 auf Uber verkürzt (vgl. Balla 2017: 107). Laut Uber (vgl. 2020e: o.S.) werden weltweit Fahrten in über 900 Städten vermittelt, vier davon in der Schweiz: Zürich, Genf, Basel und Lausanne. Uber bietet in der Schweiz die Optionen UberX als preisgünstigste Variante, bei der die Fahrgäste von lizenzierten Fahrerinnen und Fahrern transportiert werden, UberBlack mit Oberklasse-Fahrzeugen und professionellen Fahrerinnen und Fahrern und UberGreen mit elektrischen Autos oder Hybrid-Fahrzeugen an (vgl. Uber Technologies 2020e: o.S.). Neben dem Transport von Fahrgästen werden über die Plattform Uber noch weitere Dienstleistungen wie der Essenslieferservice UberEats vermittelt (vgl. Balla 2017: 107). In einem Interview im Nachrichtenportal blick.ch vom 15.07.2018 bezifferte Steve Salom (vgl. 2018: o.S.), Chef von Uber in der Schweiz, in Österreich und Frankreich, die Anzahl der Kundinnen und Kunden, die Uber in der Schweiz nutzen, auf rund 300'000. Aktuellere Zahlen, wie viele Personen Uber als Fahrgäste nutzen, konnten nicht gefunden werden.

Um Uber als Fahrgast nutzen zu können, muss sich die Kundin oder der Kunde zunächst bei Uber über die Website oder per Smartphone über eine App von Uber als Nutzerin oder Nutzer registrieren (vgl. Balla 2017: 108). Dabei hinterlegt sie bzw. er die für Uber relevanten Daten wie Vor- und Nachname, E-Mail-Adresse und Mobiltelefonnummer sowie eine gültige Kreditkarte oder einen Online-Bezahldienst. Über die App kann auch Bargeld als Zahlungsmittel angegeben werden. Um die Transportdienstleistungen von Uber nutzen zu können, erteilt die Kundin oder der Kunde Uber eine Inkassovollmacht, mit der Uber berechtigt ist, alle in Zukunft fälligen Fahrtentgelte automatisch einzuziehen (vgl. ebd.).

Über die App kann der Abhol- und Zielort eingegeben werden (vgl. ebd.: 108f.). Anschliessend wird die ungefähre Preisspanne für die Fahrt angegeben. Die Kundin oder der Kunde kann die Bestellung aufgeben, woraufhin Uber ermittelt, welche FahrerIn oder welcher Fahrer bereit wäre, den Fahrgast zu transportieren. Dem Fahrgast werden Vorname der betreffenden FahrerIn oder des betreffenden Fahrers sowie Marke und Kennzeichen des Transportfahrzeugs angezeigt. Sobald die Bestellung durch den Fahrgast bestätigt wird, zeigt die App auf einer Karte an, wo sich die FahrerIn oder der Fahrer momentan befindet und in wie vielen Minuten sie oder er voraussichtlich am Abholort eintreffen wird (vgl. ebd.).

Sobald die FahrerIn oder der Fahrer am Abholort angelangt ist, steigt die Kundin oder der Kunde zu und wird an den zuvor eingegebenen Zielort gebracht (vgl. ebd.: 109). Nach der



Abwicklung der Transportfahrt belastet Uber automatisch die bei der Registrierung angegebene Kreditkarte mit dem Fahrtpreis, sofern das angegebene Zahlungsmittel nicht Bargeld oder ein Online-Bezahldienst ist. Im Anschluss erhält die Kundin oder der Kunde von Uber eine E-Mail, in welcher die Zusammensetzung des Fahrtpreises aufgeführt wird sowie Angaben zur Fahrt, namentlich Abhol- und Zielort, zur zurückgelegten Strecke, Fahrtdauer und eine Karte, auf welcher die zurückgelegte Fahrt angezeigt wird. Die Kundin oder der Kunde wird über die Uber-App sowie in der E-Mail aufgefordert, die Fahrt mit einem bis fünf Sternen zu bewerten, und sie oder er kann der Fahrerin oder dem Fahrer ein Trinkgeld geben (vgl. Balla 2017: 109).

Ebenfalls über eine App, die von Uber zur Verfügung gestellt wird, können Fahrerinnen und Fahrer einen Transportauftrag übernehmen (vgl. ebd.). Auf der App werden Aufträge von Kundinnen und Kunden angezeigt, die sich in der Nähe des Standortes der Fahrerin oder des Fahrers befinden. Sobald ein Auftrag seitens der Fahrerin oder des Fahrers bestätigt wird, zeigt die App die Route zum Abholort des Fahrgasts sowie die Route vom Abholort zum Zielort. Wenn die Kundin oder der Kunde am Abholort zugestiegen ist, erfolgt der Transport zum Zielort. Die Fahrerin oder der Fahrer wird nach Ende der Fahrt ebenfalls dazu aufgefordert, die Fahrt anhand eines 5-Sterne-Systems zu bewerten (vgl. ebd.).

### 2.2.1 TÄTIGKEIT ALS UBER-FAHRERIN ODER -FAHRER IN DER SCHWEIZ

Die Zahl der Uber-Fahrerinnen und -Fahrer in der Schweiz wurde 2018 von Steve Salom (vgl. 2018: o.S.) auf rund 2600 geschätzt. Zahlen dazu, wie viele von diesen 2600 Fahrerinnen und Fahrern ausschliesslich Fahrten für Uber ausführen und wie viele dies als Nebenverdienst nutzen – beispielweise Taxifahrerinnen und -fahrer, die Fahrten über Uber anbieten, wenn sie aufgrund fehlender Aufträge gerade keine regulären Taxifahrten absolvieren – wurden keine gefunden.

#### **Registrierung und Zulassung als Fahrerin oder Fahrer**

Wer als Partner-Fahrerin oder -Fahrer bei Uber tätig sein möchte, muss sich zunächst online auf der Plattform registrieren und Details zu sich selbst und zum Fahrzeug angeben (vgl. Balla 2017: 110). Anschliessend muss die potenzielle Fahrerin oder der potenzielle Fahrer die benötigten Dokumente hochladen, namentlich ein scharfes und gut belichtetes Profildfoto, auf welchem Gesicht und Schultern der Person vollständig und frontal zu sehen sind und auf welchem keine anderen Personen und Gegenstände zu sehen sind. Weiter ist ein Strafregisterauszug verlangt, welcher nicht älter als drei Monate ist, die Fahrberechtigung mit der B121-Bewilligung und ein Fahrzeugausweis mit der BPT-Zulassung (vgl. Uber Technologies 2020a: o.S.). Die

BPT-Zulassung ist die Bewilligung zum berufsmässigen Personentransport und wird mit dem Code 121 in der Fahrberechtigung eingetragen (vgl. Kanton Zürich 2020a: o.S.).

Im Kanton Zürich gelangt eine Person auf folgendem Weg an diese Bewilligung für Motorwagen der Kategorie B: Sofern eine Person über 18 Jahren einen Motorwagen der Kategorie B regelmässig klaglos gefahren hat, kann diese das Lernfahrgesuch mit einem farbigen Passfoto und einem Sehtest, der nicht älter als zwei Jahre ist, per Post an das Strassenverkehrsamt schicken (vgl. Kanton Zürich 2020b: o.S.). Nachdem das Gesuch vom Strassenverkehrsamt geprüft wurde, werden der Person die benötigten Unterlagen für die Anmeldung einer Vertrauensärztin oder einem Vertrauensarzt zugestellt. Falls von Seiten der Ärztin oder des Arztes keine medizinischen Einwände bestehen, erhält die Person das Anmeldeformular für die Zusatztheorieprüfung. Sobald diese Prüfung bestanden ist, kann sich die Person für die praktische Prüfung anmelden. Nach Bestehen dieser Prüfung erhält die Person die Fahrberechtigung mit dem entsprechenden Code per Post (vgl. Kanton Zürich 2020b: o.S.). Die Kosten für den Erwerb dieser Bewilligung sind auf der Website des Strassenverkehrsamts des Kanton Zürich nicht aufgeführt. Auf der Website des Strassenverkehrsamts des Kanton Basel-Stadt konnten keine Informationen in Bezug auf den Erwerbs einer solchen Bewilligung gefunden werden.

### **Fahrzeuge**

Laut Uber (vgl. 2020b: o.S.) muss ein Fahrzeug bestimmte Voraussetzungen erfüllen, die in der Deutschschweiz anders sind als in der Romandie. Für die Deutschschweiz hält Uber folgende Voraussetzungen fest: mindestens vier Türen, Klimaanlage, montierter Kartenschreiber, eine BPT-Zulassung im Fahrzeugausweis sowie B121-Bewilligung in der Fahrberechtigung, guter Betriebszustand und Einhaltung aller Anforderungen an die Sicherheit. Fahrzeuge für UberX müssen mindestens vier Türen haben, nicht älter als zehn Jahre und in einem guten Betriebszustand sein sowie eine Mindestlänge von 4,2 Metern aufweisen. Fahrzeuge, die für den Service UberBlack zugelassen sind, dürfen maximal sechs Jahre alt sein und müssen eine dunkle Farbe, Lederausstattung und ein Automatikgetriebe haben (vgl. ebd.).

Uber hat auf seiner Website eine Liste mit allen zugelassenen Fahrzeugen veröffentlicht (vgl. ebd.). Aus dieser Liste geht jedoch nicht hervor, ob es sich um die zugelassenen Fahrzeuge für UberBlack handelt oder ob sie auch für Fahrzeuge für UberX gilt. Falls jemand Partner-Fahrerin oder -Fahrer werden möchte, aber kein respektive kein geeignetes Fahrzeug hat, besteht laut Uber (vgl. 2020c: o.S.) die Möglichkeit, über Autohändler, mit welchen Uber zusammenarbei-

tet, exklusive Angebote für den Kauf eines Neuwagens zu nutzen. Zur Finanzierung des Wagens könnten zusätzlich Kredite zu besonderen Konditionen von externen Kooperationspartnern aufgenommen werden (vgl. Uber Technologies 2020d: o.S.).

### **Richtlinien**

Uber-Fahrerinnen und -Fahrer sind an bestimmte Richtlinien gebunden, bei deren Nichteinhaltung der Zugang zur App vorübergehend oder dauerhaft deaktiviert wird (vgl. Balla 2017: 110). Diese Richtlinien beinhalten Reglementierungen in Bezug auf die grundsätzlichen Voraussetzungen der Nutzung der App und auf die konkreten Verhaltensanordnungen bei der Fahrtabwicklung. Die Fahrerinnen und Fahrer verpflichten sich zu gesetzeskonformem Verhalten wie dem Verbot von Alkohol und Betäubungsmitteln. Zusätzlich hat Uber ein Qualitätsbewertungssystem entwickelt, das sich an den Bewertungen durch die Kundinnen- und Kunden, der Stornierungsquote und den Akzeptanzraten orientiert, welchen die Fahrerinnen und Fahrer unterliegen (vgl. ebd.).

Wie weiter oben bereits ausgeführt, haben die Kundinnen und Kunden die Möglichkeit, die abgewickelte Fahrt anhand eines *5-Sterne-Systems* zu bewerten. Eine Fahrerin oder ein Fahrer darf nicht unter einen Durchschnittswert, der je nach Region oder Stadt unterschiedlich hoch angesetzt wird – mit der Begründung von kulturellen Unterschieden beim Bewertungsverhalten der Fahrgäste – fallen, um weiterhin dauerhaft Fahrten vermittelt zu bekommen (vgl. ebd.: 110). Der Durchschnittswert wird aus den letzten 500 Fahrten ermittelt bzw. aus allen bisher abgewickelten Fahrten, falls die betreffende Fahrerin oder der betreffende Fahrer noch nicht 500 Fahrten absolviert hat (vgl. ebd.: 110f.). Mit dieser Einschränkung auf die letzten 500 Fahrten möchte Uber für die Fahrerinnen und Fahrer die Möglichkeit schaffen, ihren Service nach und nach zu verbessern (vgl. ebd.: 111).

Die *Stornierungsquote* zeigt an, wie viele Fahrten eine Fahrerin oder Fahrer storniert hat, nachdem eine Kundin oder ein Kunde eine Fahrthanfrage bereits angenommen hat (vgl. ebd.: 111). Uber setzt die Stornierungsquote von hochwertigen Fahrerinnen und Fahrern bei unter fünf Stornierungen von hundert Fahrten an (vgl. ebd.).

Je mehr Fahrthanfragen eine Fahrerin oder ein Fahrer annimmt, sobald sie oder er sich mit dem Starten der App als zum Fahren bereit meldet, desto höher ist die *Akzeptanzrate* (vgl. ebd.). Ist diese Rate zu niedrig, wird die betreffende Fahrerin oder der betreffende Fahrer von Uber auf diesen Umstand hingewiesen mit dem Hinweis, dass sie oder er ihren bzw. seinen Zugang zur App verlieren kann, falls sich die Akzeptanzrate nicht verbessert (vgl. ebd.).

## **Stärken und Schwächen**

Anhand der SWOT-Analyse werden zur Situationsanalyse eines Unternehmens dessen Stärken und Schwächen (Strengths und Weaknesses) den sich aus der Umweltentwicklung ergebenden Chancen und Risiken (Opportunities und Threats), gegenübergestellt (vgl. Simon/von der Gathen 2014: 244). Mit dem ersten Bestandteil, der Stärken-Schwächen-Analyse werden spezifische unternehmensinterne Stärken und Schwächen eines Unternehmens mit jenen von konkurrierenden Unternehmen verglichen (vgl. ebd.: 245.).

Mit der SWOT-Analyse könnte das Unternehmen Uber beispielsweise analysieren, wo Stärken und Schwächen im Vergleich zu anderen Transportdienstleistungsunternehmen, wie regulären Taxiunternehmen, in Bezug auf die Rekrutierung von neuen Fahrerinnen und Fahrern liegen. So wirbt Uber mit Flexibilität und zeitlicher Selbstbestimmung – die Fahrerinnen und Fahrer entscheiden selbst, wann sie arbeiten und welche Fahrten sie annehmen möchten (vgl. Uber Technologies 2019a: o.S.). Dies kann die Vereinbarkeit von Beruf und Familie unter Umständen vereinfachen oder eine Möglichkeit bieten, neben einer Haupterbstätigkeit oder einem Studium zusätzliches Geld zu verdienen. Um sich als FahrerIn bei Uber zu registrieren, braucht es, wie oben dargelegt, keine hohen Qualifikationen (vgl. Ecoplan 2017: 85), abgesehen von den Bewilligungen zum beruflichen Personentransport (vgl. Uber Technologies 2020a: o.S.). Die Tätigkeit als Uber-FahrerIn kann ausgeübt werden, um eine zeitweise Stellenlosigkeit zu überbrücken oder als Einstieg in einen neuen Beruf, wenn dadurch beispielsweise die Chancen steigen, aufgrund der Berufserfahrung von einem regulären Taxiunternehmen angestellt zu werden.

Demgegenüber bestehen bezüglich Arbeitsbedingungen auch Schwächen. So garantiert die Tätigkeit als Uber-FahrerIn aufgrund der selbstständigen Erwerbstätigkeit kein festes, regelmässiges Einkommen, sie bezahlen die Beiträge an die Sozialversicherungen alleine und geniessen keinen Arbeitnehmerschutz, wie dies bei einer Anstellung in einem regulären Taxiunternehmen der Fall wäre. Zudem müssen Fahrerinnen und Fahrer ihr Fahrzeug selbst anschaffen und für die Kosten von dessen Unterhalt, Versicherung und Treibstoff aufkommen.

### 3 SOCIAL-IMPACT-MODELL

Ausgehend von den bisherigen Ausführungen über das Unternehmen Uber, dessen Funktionsweise und insbesondere deren Auswirkungen auf die Arbeitsbedingungen und Erwerbssituation der Uber-Fahrerinnen und -Fahrer, soll anhand des Social-Impact-Modells (SIM) zum Teil aufgezeigt werden, inwiefern diese aufgrund ihrer Erwerbstätigkeit in der Gig-Economy von sozialen Problemen bzw. potenziellen sozialen Problemen betroffen sein können und inwiefern das SIM zur Bearbeitung von sozialen Problemen beitragen kann. Im Folgenden sollen zunächst die Logiken und Grundsätze des SIM erläutert werden, bevor im Anschluss Bezug auf die einzelnen Phasen genommen wird.

Das SIM wurde als Analyse-, Steuerungs- und Evaluationsmodell für die Soziale Arbeit entwickelt, in dessen Zentrum die Frage des sozialen Problems sowie die Definition von konkreten Wirkungszielen zu dessen Lösung bzw. Linderung stehen (vgl. Fritze/Uebelhart 2015: 125). Als multiperspektivisches, interdisziplinäres, wirkungs- und wertorientiertes Modell zur Lösung sozialer bzw. gesellschaftlicher Probleme will das SIM den Diskussionen um die Ausgestaltung des Sozialstaates gerecht werden und berücksichtigt dabei auch Fragen nach den Akteurinnen und Akteuren, Ebenen und Themen im Sozialstaatsdiskurs (vgl. Uebelhart/Zängl 2013a: 17f.). Der Aushandlungsprozess darüber, wie ein Sozialstaat ausgebaut werden soll und die damit verbundene Diskussion, was unter Begriffen wie 'sozial' und 'gerecht' verstanden wird, sowie die Ergebnisse aus diesen Prozessen und Diskussionen sind von elementarer Wichtigkeit für das gesellschaftliche Zusammenleben (vgl. Uebelhart/Zängl 2013b: 142).

Bei der Diskussion darüber, wie der Sozialstaat gestaltet und renoviert werden soll, scheint es primär darum zu gehen, inwiefern Einsparungen vorgenommen werden können, Missbrauch verhindert werden soll und öffentliche Haushalte saniert werden können, so Uebelhart und Zängl (vgl. ebd.), wobei die Diskussion über Wirkungen, Nutzen und Verteilungsgerechtigkeit – wenn überhaupt – nur in sozialpolitischen Kreisen stattfindet. Aufgrund der Priorisierung von einer ordnungs- und finanzpolitisch geprägten Motivation zur Renovation des Sozialstaates ergeben sich verschiedene zentrale Herausforderungen (vgl. ebd.):

- Herausforderung der zunehmend strategisch fundierten Zuweisung vorhandener Mittel, die sich nicht oder nicht ausschliesslich durch Einsparungen bewältigen lässt
- Herausforderung einer Diskrepanz zwischen dem, was aus individueller bzw. kollektiver Sicht als sozial gerecht gilt

- Herausforderungen, die sich aus dem föderalistischen System und der damit einhergehenden ungleichen Verwaltungspraxis sowie den grossen Handlungsspielräumen auf den Ebenen Bund, Kantone und Gemeinden ergeben
- Herausforderung einer klaren Ausrichtung an der Wirkungsorientierung vor der Planung von Interventionen (vgl. Uebelhart/Zängl 2013b: 142)

Die Entwicklerinnen und Entwickler des SIM gehen von einem Gesellschaftsverhältnis aus, das auf jenem von Talcott Parsons basiert, wonach sich eine Gesellschaft in vier Subsysteme teilen lässt, namentlich in Politik, Wirtschaft, Gemeinschaft und Legitimation (vgl. Uebelhart/Zängl 2013a: 18). Diese Subsysteme lassen sich erneut in dieselben vier Subsysteme teilen (vgl. ebd.), das heisst beispielsweise das System Politik besteht wiederum aus den Subsystemen Politik, Wirtschaft, Gemeinschaft und Legitimation. Dies bedeutet, dass das System Politik respektive ein sozialpolitischer Entscheid von den anderen Systemen beeinflusst wird. Basierend auf dieser Erkenntnis leiten Uebelhart und Zängl (vgl. 2013a: 19) jeweils vier Logiken und Grundsätze ab, denen das SIM gerecht werden muss, damit gesellschaftliche Entwicklungen bewirkt werden können.

### 3.1 LOGIKEN

Peter Zängl (2011: 313) beschreibt das SIM in Bezug auf die vier Logiken folgendermassen:

SIM ist eine theoretisch fundierte Folie, die es erlaubt, Fehlentwicklungen und Lücken auf unterschiedlichen Ebenen zu erkennen (>Bewertung<), Optimierungsmöglichkeiten für die Praxis des gesellschaftlichen Problemlösens vorzuschlagen (>Anwendung<, >Innovation<) und den Zusammenhang zwischen Sozialer Arbeit und Sozialmanagement aufzuzeigen, indem es einen wichtigen Beitrag zur Professionsdebatte (>Mandatierung<) der Sozialen Arbeit liefert.

1. Die *Innovationslogik* befasst sich mit der Frage, inwiefern sich kontinuierlich neue Konzepte, Methoden und Instrumente im Bezugsrahmen sowohl von Problemkonstruktion, Entwicklung und Umsetzung von Lösungsstrategien als auch von Bewertung von Wirkungen und den sich laufend verändernden Rahmenbedingungen entwickeln lassen können.
2. Wie bisherige Lösungsansätze und deren Umsetzung vor dem Hintergrund politischer bzw. gesellschaftlicher Zielsetzung zu beurteilen sind, ist Gegenstand der Fragestellung nach der *Bewertungslogik*.

3. Die *Anwendungslogik* fragt nach der Nützlichkeit, Zielführung und Wirksamkeit der jeweiligen Anwendungen und welche von ihnen weiterverfolgt und welche verworfen werden sollen.
4. Zuletzt befasst sich die *Mandatierungslogik* mit der Frage, welchen Beitrag ein solches Modell zum Stellenwert im Rahmen der Professionalisierungsdebatte innerhalb der Sozialen Arbeit liefern kann (vgl. Uebelhart/Zängl 2013a: 19).

## 3.2 GRUNDSÄTZE

Um die Etablierung eines planbaren, nachvollziehbaren und überprüfbaren Verfahrens zu gewährleisten, müssen bei der Anwendung des SIM folgende vier Arbeitsgrundsätze eingehalten werden (vgl. ebd.: 20).

### **Multiperspektivität und Interdisziplinarität**

Um zu gewährleisten, dass Zusammenhänge und Schlussfolgerungen verschiedener Disziplinen und Wissenschaften sowie deren Bereiche und Ansätze bei der Anwendung des SIM einerseits und dass Sichtweisen und Handlungslogiken der verschiedenen Funktionssysteme andererseits in den jeweiligen Phasen integriert werden, basiert das Modell auf einer multiperspektivischen und interdisziplinären Arbeitsweise (vgl. ebd.: 20). Disziplinen, die beim SIM miteinbezogen werden können oder müssen, sind neben der Sozialen Arbeit beispielsweise weitere Sozialwissenschaften, Psychologie, Rechtswissenschaften, Ökonomie und unter Umständen noch viele weitere (vgl. ebd.).

### **Partizipation**

Partizipation im Sinne der Gewährleistung und Ermöglichung von Teilhabe und Teilnahme aller gesellschaftlicher Schichten und der konsequenten Integration der Betroffenen und damit die Stärkung der Betroffenenmacht ist nicht nur Ziel der Sozialen Arbeit an sich, sondern auch das des SIM (vgl. ebd.: 20f.). Es muss jedoch darauf geachtet werden, dass nicht nur Partizipation für diejenigen Individuen oder Gruppen ermöglicht wird, deren soziale Probleme inklusive Bearbeitung das Image einer dafür zuständigen Institution verbessern könnte oder die für den medialen Diskurs aktuell interessant sind (vgl. ebd.).

### **Wertebezug**

Der enge Bezug des SIM zur Sozialen Arbeit bedeutet auch, dass dessen Anwendung nicht nur stets auf methodischen, sondern auch auf moralischen und politischen Fragestellungen und Vorgehensweisen basiert (vgl. ebd.: 21). Somit ist das SIM immer auch mit Werten der

Sozialen Arbeit und deren Ethik verbunden. Uebelhart und Zängl (2013a: 21) schreiben: «Soziale Arbeit muss Wertentscheidungen transparent machen, die zur Anerkennung sozialer Probleme und zu bestimmten Lösungen führen; sie muss ihre Kompetenz zur Bearbeitung, Verwaltung oder Linderung sozialer Probleme nachvollziehbar, vergleichbar und überprüfbar machen.» Dieser Grundsatz gilt somit auch für das SIM.

### **Wirkungsorientierung**

«Wirksamkeit ist die zentrale Leitorientierung aller Professionen und damit die *conditio sine qua non* jeglicher Professionalität schlechthin.» (Baumgartner/Sommerfeld 2012: 1163) Professionelles Handeln ist berufliches Handeln und somit etwas, das auch kostet (vgl. Uebelhart/Zängl 2013a: 21). Damit geht der Anspruch einher, dass professionelles Handeln nicht nur irgendeinen Nutzen hervorbringt, sondern dass dieser Nutzen grösser ist, also bessere Problemlösungen entwickelt werden können, als dies andere Formen können, die weniger oder sogar gar nichts kosten würden (vgl. Uebelhart/Zängl 2013a: 21f.). Konkret bedeutet das für die Soziale Arbeit und auch für das SIM, dass im Zuge der Abnahme finanzieller Mittel einerseits und der Zunahme neuer sozialer Probleme und neuer Zielgruppen andererseits mit den vorhandenen Mitteln und Ressourcen mehr Wirkung erzielt werden soll als bisher (vgl. ebd.: 22).

Was in den Quellen nicht zu finden ist, ist etwas wie eine hierarchische Aufstellung der Grundsätze bzw. eine Priorisierung, die allenfalls zur Diskussion kommen könnte, wenn sich die Grundsätze in einigen Punkten widersprechen sollten. Ein Beispiel hierfür könnte sein, wenn sich der Grundsatz der Partizipation nicht mit der Wirkungsorientierung und deren ökonomisch geprägten Sichtweise vereinbaren lässt. So wäre es möglicherweise – zumindest kurzfristig ressourcensparender und somit kostengünstiger, die Betroffenen nicht zugunsten einer schnelleren Bearbeitung der einzelnen Phasen im SIM zu vernachlässigen. Hier müssten die Kosten, beispielsweise Personalaufwand für die Befragung der Betroffenen zu ihren konkreten sozialen Problemen, deren Bewertung und allfälligen Lösungsvorschlägen, mit dem konkreten mittel- und langfristigen Nutzen aufgewogen werden und die Soziale Arbeit müsste als Profession Stellung dazu beziehen, warum eben der hohe Aufwand bei einer gezielten und umfassenden Befragung von Betroffenen trotz höherer Kosten einen grösseren Nutzen erzielt, als wenn den Betroffenen weniger Teilhabe und Teilnahme ermöglicht wird.

Aus den beschriebenen vier Logiken und Grundsätzen wurde ein Modell entwickelt, welches «vier idealtypische Prozesse zur gesellschaftlichen Bearbeitung sozialer Probleme beschreibt – von der Verhinderung derselben bis zur erfolgreichen Lösung.» (ebd.)



### 3.3 PHASEN

Das SIM geht von vier idealtypischen Phasen aus: Problemkonstruktion, Lösungskonstruktion, Umsetzung und Wirkungsevaluation (vgl. Uebelhart/Zängl 2013a: 23). Dabei sind die einzelnen Phasen jeweils nicht voneinander getrennt zu betrachten, da zwischen und innerhalb der jeweiligen Phasen verschiedene Austauschebenen, Austauschformen und Akteure bestehen (vgl. ebd.: 23f). Im Folgenden werden die jeweiligen Phasen jeweils einzeln erläutert und mit einigen Beispielen, inwiefern die ersten beiden Phasen der Problem- und Lösungskonstruktion in Bezug auf Uber-Fahrerinnen und -Fahrer angewendet werden könnten, ergänzt. Diese Beispiele sind Hypothesen, die sich anhand der Recherche herauskristallisiert haben, und können im Rahmen dieser Bachelor Thesis nicht vollständig überprüft werden. Sie sollen lediglich einen Einblick bieten und erheben keinen Anspruch auf Vollständigkeit.

Da sich die Bachelor Thesis mit der Fragestellung nach potenziellen sozialen Problemen von Uber-Fahrerinnen und -Fahrern befasst, werden im Anschluss an die Phase der Problemkonstruktion einige soziale Probleme, mit denen sich die Fahrerinnen und Fahrer allenfalls konfrontiert sehen könnten, diskutiert.

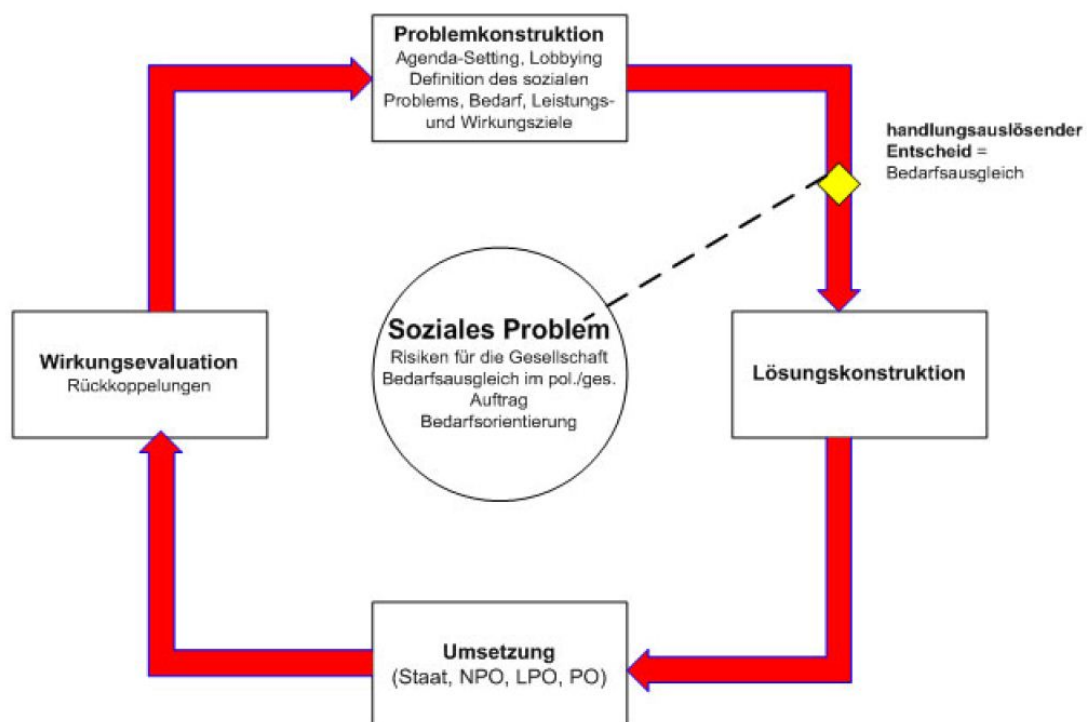


Abb. 1: Die vier Phasen des Social-Impact-Modells (Uebelhart 2011: 276)

### 3.3.1 PROBLEMKONSTRUKTION

Die erste Phase des SIM ist die Problemkonstruktion, deren Ziel es ist, am Ende zu einem handlungsauslösenden Entscheid im Sinne eines Bedarfsausgleichs zu kommen oder zu entscheiden, dass die Notwendigkeit einen Bedarfsausgleich auszulösen, derzeit nicht gegeben ist (vgl. Uebelhart/Zängl 2013b: 141). Nachdem in einem breit angelegten partizipativen und demokratischen Aushandlungsprozess das soziale Problem sowie dessen Erscheinungsformen und Folgen soweit als möglich definiert wurde, wird in einem nächsten Schritt ein Prozess eingeleitet, der ebenfalls breit angelegt partizipativ und demokratisch sein sollte, in welchem ein gesellschaftlich bzw. politisch legitimierter Bedarf im Rahmen der Subsidiaritäts- und Gerechtigkeitsvorstellungen hergeleitet werden soll (vgl. Uebelhart/Zängl 2013a: 24). Anschliessend folgt eine multiperspektivische Risikoeinschätzung (vgl. ebd.). Diese Einschätzung soll alle Politikfelder umfassen und auch die Risiken miteinbeziehen, die entstehen oder entstehen können, falls nicht gehandelt wird. An diesem Punkt ist die Soziale Arbeit besonders gefragt, um zu verhindern, dass Politikentscheide gefällt werden, die ausschliesslich ökonomischen Prinzipien folgen (vgl. ebd.).

Zur Problemkonstruktion schlagen Uebelhart und Zängl (vgl. 2013c: 147) ein dreiteiliges Analysetool vor. In einem ersten Schritt wird das soziale Problem eingegrenzt (vgl. ebd.). Folgende Bedingungen muss ein soziales Problem laut Uebelhart und Zängl (ebd.) dabei erfüllen:

- Ein soziales Problem hat immer etwas mit Exklusion, fehlender Teilhabe, sozialer Ungerechtigkeit und/oder Diskriminierung zu tun.
- Ein soziales Problem bezieht sich immer auf eine Zielgruppe (Individuum, Gruppe)
- Ein soziales Problem ist in (mindestens) einem gesellschaftlichen Subsystem verortet
- Ein soziales Problem hat bestimmte Folgen auf individueller bzw. kollektiver und auf gesellschaftlicher Ebene.

Soziales Problem	von Zielgruppe	aus/in System	Folgen	
			individuell/ kollektiv	für Gesellschaft

Tabelle 1: Leitsatz «soziales Problem» (Uebelhart/Zängl 2013c: 146)

In einem zweiten Schritt soll erarbeitet werden, welche Folgen ein soziales Problem auslöst bzw. auslösen könnte (vgl. ebd.: 147). Zu diesem Zweck werden die vier oben beschriebenen Funktionssysteme Wirtschaft, Politik, Gemeinschaft und Legitimation mit den von Silvia

Staub-Bernasconi (vgl. 1994: 146) definierten vier Problemdimensionen Ausstattungsprobleme, Austauschprobleme, Machtprobleme sowie Kriterien- und Wertprobleme verknüpft (vgl. Uebelhart/Zängl 2013c: 146). Die zentralen Fragestellungen bei diesem Schritt sind, inwiefern sich die Folgen des sozialen Problems für die Betroffenen einerseits und die Gesellschaft andererseits äussern sowie in welchem Subsystem der Gesellschaft in welcher Form und welcher Ausprägung sich das soziale Problem äussert (vgl. ebd.: 148). Darauf basierend ergibt sich eine Sechzehn-Felder-Matrix, eine Checkliste, die den Blick auf Problemorte und -dimensionen lenken will. Dabei ist es nicht erforderlich, dass alle Felder ausgefüllt werden, der Fokus liegt darauf, dass die problemanalyisierende Person die Perspektive auf die für sie relevanten Phänomene richtet (vgl. ebd.).

Wie	<b>Ausstattung</b> <i>Erkenntniskompetenz</i> <i>Gesundheit</i> <i>Ausstattung mit Wissensformen</i> <i>Handlungskompetenzen</i> <i>Sozioökonomische Ausstattung</i>	<b>Austausch</b> <i>Körperlich</i> <i>Sozioökonomisch</i> <i>Ebene des Erlebens/Erkennens</i> <i>Ebene des Wissens</i>	<b>Macht</b> <i>Körperliche Macht</i> <i>Sozioökonomische Macht</i> <i>Artikulationsmacht</i> <i>Definitionsmacht</i> <i>Autorität und Positionsmacht</i> <i>Organisationsmacht</i>	<b>Kriterien, Werte</b> <i>Ressourcenverteilung</i> <i>Arbeitsteilung</i> <i>Kontrolle und Erziehung der Einhaltung der aufgeführten sozialen Regeln (Macht)</i> <i>Anordnung von Ideen zur Legitimierung (Werte)</i>
<b>Wo</b>				
<b>Politik</b> <i>Exekutive</i> <i>Legislative</i> <i>Judikative</i> <i>Administration</i>				
<b>Wirtschaft</b> <i>Finanzsystem</i> <i>Handel</i> <i>Produktion</i> <i>Technologie</i>				
<b>Gemeinschaft</b> <i>Hilfe</i> <i>Bildung</i> <i>Kunst</i> <i>Öffentlichkeit</i>				
<b>Legitimierung</b> <i>Menschenrechte</i> <i>Wissenschaft</i> <i>Religion</i>				

Abbildung 2: Sechzehn-Felder-Matrix (vgl. Uebelhart/Zängl 2013c: 146–148.)

In einem dritten Schritt können anschliessend auf den zuvor erarbeiteten Ergebnissen der Problemanalyse Interventionen seitens der Sozialen Arbeit entwickelt werden und es kann ausgearbeitet werden, welche Interventionen Priorität haben sollen bzw. an welchen Punkten aus der Problemanalyse angesetzt werden soll (vgl. Uebelhart/Zängl 2013c: 148). Die zentralen Fragestellungen, die in diesem Schritt bearbeitet werden sollen, sind, was genau mit der Bearbeitung sozialer Probleme erreicht werden will und welche Wirkungsziele mit der Intervention verfolgt werden (vgl. ebd.: 150). Hier sollen auch die Zusammenhänge zwischen Folgen sozialer Probleme und deren möglichen Ursachen behandelt werden. Es stellt sich hierbei die Frage, wie mit den Ursachen des sozialen Problems auf gesellschaftlicher, individueller und kollektiver Ebene umgegangen werden soll und mit welcher Intervention die Folgen eines sozialen Problems gemildert oder beseitigt werden können (vgl. ebd.: 149). Wenn Interventionen erarbeitet werden, dann müssen die Ziele, die damit erreicht werden sollen, bereits formuliert oder zumindest grob angepeilt werden (vgl. ebd.: 149). Mit der Fragestellung «Welche Wirkung erwarten wir – kurz- oder langfristig, direkt oder indirekt, beabsichtigt oder unbeabsichtigt – für die Zielgruppe – seien dies Individuen, Gruppen oder auch die Gesellschaft – von unserer Intervention?» (ebd.) können konkrete Ziele formuliert werden.

Inwiefern die in der Problemkonstruktion formulierten Wirkungsziele erreicht werden, wird in der letzten Phase der Wirkungsevaluation entsprechend ausgewertet, wobei durch die Formulierung von Zielen diese Verbindung zur Evaluation bereits bei der Problemkonstruktion hergestellt wird (vgl. ebd.). Beim SIM werden Wirkungen in die Kategorien effect, impact und outcome unterteilt, die alle miteinander zusammenhängen, zunächst, indem sie nacheinander wirken, aber auch durch Rückkopplungen miteinander verknüpft sind. Der effect beschreibt die unmittelbaren, objektiven Wirkungen einer Leistungserbringung. Der impact, auf den beim SIM besonderes Gewicht gelegt wird, bezieht sich auf die subjektiven Wirkungen, hauptsächlich durch das Handeln einer externen Trägerschaft erstellte Leistungen, auf die Leistungsempfangenden. Unter der Wirkungskategorie outcome werden Veränderungen auf die Gesellschaft durch die Leistungserbringung verstanden. Da die drei Wirkungskategorien, wie erwähnt, immer miteinander zusammenhängen, hat dies zur Folge, dass beispielsweise ein positiver impact zu einem positiven oder aber auch negativen outcome führen kann. Dies gilt auch umgekehrt (vgl. ebd.: 149).

Vor diesem Hintergrund muss zwingend schon in der Phase der Problemkonstruktion überlegt werden, was die Ziele – das heisst die beabsichtigten Wirkungen auf individueller, kollektiver und gesellschaftlicher Ebene – einer Intervention sind (vgl. ebd.). Indem dies geschieht, wird

auch dem Grundsatz der Wirkungsorientierung entsprochen. Für diesen Schritt kann ebenfalls ein Raster zu Hilfe genommen werden. Hierfür werden die Dimensionen Ausstattung, Austausch, Macht und Werte/Kriterien aus dem zweiten Schritt erneut verwendet. Mit Verwendung des Rasters soll auch eine Verbindung zur Lösungskonstruktion und Wirkungsevaluation hergestellt werden (vgl. Uebelhart/Zängl 2013c: 149).

Dimensionen Ziele	Ausstattung	Austausch	Macht	Werte/Kriterien
effect				
impact				
outcome				

Abbildung 3: Zwölf-Felder-Matrix (Uebelhart/Zängl 2013c: 150)

Da das SIM ein multiperspektivisches und partizipatives Modell ist, gilt es, bereits bei der Problemkonstruktion möglichst alle Beteiligten und Betroffenen miteinzubeziehen. Am Beispiel Uber heisst dies konkret, nicht nur Betroffene in die Problemkonstruktion miteinzubinden, sondern allenfalls auch Kundinnen und Kunden, das Unternehmen Uber, den Gesetzgeber, Gewerkschaften, Medien, Professionelle aus verschiedenen Disziplinen wie beispielsweise Soziale Arbeit, Ökonomie oder Recht. Zudem gilt es zu definieren, welche Zielgruppe überhaupt von einem sozialen Problem betroffen ist. Sind dies alle Uber-Fahrerinnen und -Fahrer? Oder nur jene, die neben dieser Tätigkeit kein weiteres Einkommen haben? Sind Alleinstehende weniger vom Problem betroffen als solche, die eine Familie haben und innerhalb dieser die einzige Person mit einem Einkommen sind?

Da soziale Probleme nicht nur Folgen für die Betroffenen – hier die Uber-Fahrerinnen und Fahrer – haben, sondern auch für die Gesellschaft respektive für bestimmte Gesellschaftsgruppen, muss ausgearbeitet werden, wer, abgesehen von der Zielgruppe, in welcher Form ebenfalls von Folgen des sozialen Problems betroffen ist. Dies könnten zum Beispiel auf der individuellen oder kollektiven Ebene Kinder oder Ehepartnerinnen und -partner von Fahrerinnen und Fahrern, Kundinnen und Kunden oder herkömmliche Taxiunternehmen sein. Und auf der gesellschaftlichen Ebene der Sozialstaat an sich, also Steuerzahlerinnen und -zahler respektive die in die Sozialversicherungen einzahlende Bevölkerung oder die Gesetzgebung.

Wenn es um die Erarbeitung der konkreten Folgen geht, die ein soziales Problem auslösen könnte und hierfür die Sechzehn-Felder-Matrix angewandt wird, könnte in Bezug auf Uber eine Folge im Funktionssystem Politik in der Dimension Macht, bezogen auf Definitionsmacht, sein,

dass der sozialversicherungsrechtliche Status von Selbständigerwerbenden zu unscharf definiert ist und Anpassungen im Sozialversicherungsrecht notwendig wären.

Da es im Rahmen dieser Arbeit nicht möglich ist, eine nach dem SIM idealtypische Problemkonstruktion vorzunehmen – dies gilt im Übrigen auch für die anderen Phasen, sollen an dieser Stelle drei potenzielle soziale Probleme, von denen Uber-Fahrerinnen und -Fahrer betroffen sein könnten, als Beispiele für den Prozess während des SIM herangezogen werden. Ob die beschriebenen sozialen Probleme in der Realität überhaupt vorhanden sind, kann in diesem Rahmen nicht belegt werden. Die Zahlen weisen jedoch darauf hin, dass die tatsächliche Betroffenheit nicht grundsätzlich ausgeschlossen werden kann.

### **Armut oder Armutsrisiko aufgrund geringer Einkommen**

Laut einem Online-Artikel in der Handelszeitung (vgl. 2019b: o.S.) verdient eine Uber-Fahrerin oder ein Uber-Fahrer in der Schweiz nach Abzug der Kosten unter anderem für Amortisation des Fahrzeugs, Benzin und Versicherung sowie der Provision an Uber durchschnittlich 21 Franken pro Stunde. Laut Artikel sind 70 Prozent der Fahrerinnen und Fahrer weniger als 40 Stunden pro Woche während 33 Wochen pro Jahr für Uber unterwegs (vgl. ebd.). Ob diese Personen noch anderen Erwerbstätigkeiten nachgehen, wird im Artikel nicht ersichtlich und lässt sich auch aus anderen Quellen nicht erschliessen. Wenn davon ausgegangen wird, dass eine Fahrerin oder ein Fahrer 40 Stunden wöchentlich während 33 Wochen jährlich arbeitet und dabei im Schnitt pro Stunde 21 Franken verdient, ergibt sich daraus einen Jahresverdienst von 27'720 Franken, das heisst 2'310 Franken pro Monat.

$$\frac{21 \text{ Fr.} \times 40 \text{ h} \times 33 \text{ W.}}{12 \text{ m}} = 2310 \text{ Fr.}$$

Da in diesem Fall eine Uber-Fahrerin oder ein Uber-Fahrer weniger Arbeitszeit leistet als eine Person im Normalarbeitsverhältnis, kann die Rechnung entsprechend angepasst werden.

Es wird davon ausgegangen, dass eine Fahrerin oder ein Fahrer die gleichen Arbeitszeiten hat wie eine arbeitnehmende Person im Normalarbeitsverhältnis. Wir gehen hier davon aus, dass eine Person im Normalarbeitsverhältnis 42 Stunden pro Woche arbeitet. Ein Jahr hat 52 Wochen, jedoch hat eine arbeitnehmende Person je nach Vertrag Anspruch auf mindestens 4 Wochen Ferien mit Lohnfortzahlung pro Jahr (vgl. Art. 329a Abs. 1 OR). Da Selbständigerwerbende während der Ferien einen Verdienstausschlag hätten, arbeitet die Uber-Fahrerin oder der Uber-Fahrer in dieser Rechnung das ganze Jahr, also 52 Wochen. Der Jahresverdienst würde

hier 45'864 Franken betragen, das sind pro Monat 3'822 Franken. Falls die Fahrerin oder der Fahrer während vier Wochen pro Jahr Ferien macht, also 48 Wochen arbeitet, würde sie oder er im Jahr 42'336 Franken oder pro Monat 3'528 Franken verdienen. Bei diesem Einkommen sind die Abzüge für Sozialversicherungen noch nicht einkalkuliert.

$$\frac{21 \text{ Fr.} \times 42 \text{ h} \times 52 \text{ W.}}{12 \text{ m}} = 3822 \text{ Fr.}$$

$$\frac{21 \text{ Fr.} \times 42 \text{ h} \times 48 \text{ W.}}{12 \text{ m}} = 3528 \text{ Fr.}$$

Um zu beurteilen, ob jemand mit den oben errechneten Verdiensten von Armut oder einem Armutsrisiko betroffen ist, muss zunächst geklärt werden, was unter diesen Begriffen verstanden wird.

Bei der Bestimmung von *Armutsgrenzen* wird zwischen zwei Konzepten unterschieden: Bedarfsorientierte Armutsgrenzen richten sich danach, was ein Mensch für ein menschenwürdiges Leben innerhalb einer bestimmten Gesellschaft braucht. Relative Armutsgrenzen orientieren sich am üblichen Einkommensniveau in einem Land und ab wann ein Mensch ein Einkommen deutlich unter diesem hat (vgl. Kehrli/Knöpfel 2014: 29). Absolute Armutsgrenzen spielen in der Schweiz eine vergleichsweise geringe Rolle: Unter der absoluten Armutsgrenze ist ein Mensch, dem das, was zum physischen Überleben notwendig ist – wie Wasser, Nahrung, Kleidung, Obdach und medizinische Versorgung – fehlt. Die Nothilfe für abgewiesene Asylsuchende richtet sich beispielsweise nach dieser Grenze (vgl. ebd.: 29). Unter der soziokulturellen Armutsgrenze hingegeben lebt jemand, der aufgrund fehlender finanzieller Mittel nicht an gesellschaftlichen Aktivitäten teilnehmen kann (vgl. ebd.: 30). Das soziale Existenzminimum gemäss der Schweizerischen Konferenz für Sozialhilfe (SKOS) definiert sich beispielsweise als soziokulturelle Armutsgrenze (vgl. ebd.). Da das soziale Existenzminimum gemäss SKOS individuelle Armutsgrenzen je nach Haushalt berechnet und sich unter anderem auch nach den Kosten für Mieten in den jeweiligen Kantonen richtet, welche sich zum Teil deutlich unterscheiden, ist das Existenzminimum nicht ein gesamtschweizerisch festgelegter Betrag (vgl. ebd.: 65).

Das BfS (vgl. 2020a: o.S.) setzt die Armutsgrenze bei 2'293 Franken pro Monat für eine Einzelperson und bei 3'968 Franken pro Monat für einen Haushalt mit zwei Erwachsenen und zwei Kindern unter 14 Jahren an. 2018 waren in der Schweiz 7,9 Prozent der ständigen Wohnbevölkerung von Armut betroffen, von den Erwerbstätigen waren es 3,7 Prozent. Die von Armut betroffenen Erwerbstätigen waren häufig in einer atypischen Arbeitsform beschäftigt (vgl. ebd.).

Relative Armutsgrenzen, auch *Armutgefährdungsgrenzen* genannt (vgl. Kehrl/Knöpfel 2014: 31), werden in der Europäischen Union anhand des Medianäquivalenzeinkommens der Gesamtbevölkerung berechnet (vgl. Bundesamt für Statistik 2020b: o.S.). Unter der Armutgefährdungsgrenze ist jemand, dessen Einkommen bei weniger als 60 Prozent des Median liegt. Laut BfS (vgl. 2020b: o.S.) liegt diese Grenze in der Schweiz bei einem Einkommen von 29'943 Franken pro Jahr, das sind, je nachdem ob von einem 13. Monatslohn ausgegangen wird oder nicht, 2'495 Franken oder 2'303 Franken pro Monat. Da Uber-Fahrerinnen und -Fahrer selbstständigerwerbend sind und daher keinen 13. Monatslohn erhalten, wird hier von 2'495 Franken monatlich ausgegangen. Rund 13,9 Prozent der Bevölkerung, das heisst beinahe jede siebte Person, hat ein geringeres Jahreseinkommen und ist somit von Armut bedroht (vgl. ebd.). Bei den oben genannten Zahlen wird vom BfS nicht definiert, ob es sich um das monatliche Brutto- oder Nettoeinkommen handelt.

Wie viele Uber-Fahrerinnen und Uber-Fahrer in der Schweiz ein Einkommen unterhalb der beschriebenen Grenzen haben, also armutsbetroffen oder -gefährdet sind, lässt sich anhand der vorhandenen Quellen nicht eruieren. Ob eine Fahrerin oder ein Fahrer unterhalb oder oberhalb der Armutsgrenzen steht, kann von verschiedenen Faktoren abhängig sein, beispielsweise davon ob sie oder er haupt- oder nebenberuflich als Fahrerin oder Fahrer tätig ist, wie viele Fahrten absolviert werden, ob sie oder er einer zusätzlichen Erwerbstätigkeit nachgeht oder ob im Haushalt noch weitere erwerbstätige Personen leben.

Wenn davon ausgegangen wird, dass eine Person keine andere Erwerbstätigkeit als jene der Uber-Fahrerin oder des Uber-Fahrers ausübt und analog zu einer Beispielperson im Normalarbeitsverhältnis 42 Stunden pro Woche während 48 Wochen im Jahr arbeitet und anhand des durchschnittlichen Stundenlohns von 21 Franken jeweils ein Bruttoeinkommen von 3'528 Franken erzielt, liegt die Fahrerin respektive der Fahrer sowohl über der Armutsgrenze als auch über der Armutgefährdungsgrenze – sofern es sich um eine Einzelperson handelt. Falls die Fahrerin oder der Fahrer die einzige Person mit einem Erwerbseinkommen in einem Haushalt mit einer



zusätzlichen erwachsenen Person und zwei Kindern lebt, liegt diese Gemeinschaft unterhalb der Armutsgrenze, ist also statistisch gesehen von Armut respektive Armutsgefährdung betroffen.

### **Fehlende soziale Absicherung in den Sozialversicherungen**

#### ***Alters- und Hinterlassenenversicherung, Invalidenversicherung und Erwerbsersatzordnung***

Bei AHV, IV und EO sind alle natürlichen Personen, die in der Schweiz wohnen oder arbeiten, obligatorisch versichert (vgl. Widmer 2015: 15).

Beitragspflichtig sind Personen, die einer Erwerbsarbeit nachgehen, sowie unter bestimmten Bedingungen auch Personen, die nicht erwerbstätig sind (vgl. Art. 3 AS 63 837 1948). Da es sich bei Uber-Fahrerinnen und -Fahrern um Personen handelt, die erwerbstätig sind, soll im Rahmen dieser Bachelor Thesis lediglich auf die Bedingungen eingegangen werden, die für Erwerbstätige gelten. Je nach Einkommen aus selbstständiger Erwerbsarbeit beträgt der Beitrag an die AHV/IV/EO 5,344 Prozent bis 9,950 Prozent (8,1 Prozent AHV, 1,4 Prozent IV, 0,45 Prozent EO) des Einkommens (vgl. Art. 8 Abs. 1 ebd.). Ab einem jährlichen Einkommen von mindestens 56'900 Franken wird ein Beitrag von 9,950 Prozent erhoben; ist das Jahreseinkommen tiefer, sinkt entsprechend der zu bezahlende Beitrag an die AHV/IV/EO (vgl. ebd.). Ist das Einkommen aus der selbstständigen Erwerbsarbeit weniger als 9400 Franken jährlich, bezahlt die versicherte Person den Mindestbeitrag von 496 Franken, sofern dieser Beitrag nicht bereits über den massgebenden Lohn einbezahlt wurde (vgl. Art. 8 Abs 2 ebd.).

Unselbstständigerwerbende bezahlen laut der Informationsstelle AHV/IV (vgl. 2020a: 3) einen Beitrag von 5,275 Prozent ihres Lohns an die AHV/IV/EO, weitere 5,275 Prozent werden durch das arbeitgebende Organ bezahlt. Somit beträgt der Beitrag an die AHV/IV/EO insgesamt 10,55 Prozent (8,7 Prozent AHV, 1,4 Prozent IV, 0,45 Prozent EO) des Lohns (vgl. Informationsstelle AHV/IV 2020b: 4). An dieser Stelle soll kurz aufgezeigt werden, wie hoch die finanzielle Belastung für eine Uber-Fahrerin oder -Fahrer im Vergleich zu einer unselbstständigerwerbenden Person mit gleichem Verdienst ist. Wenn weiter davon ausgegangen wird, dass eine Uber-Fahrerin oder ein Uber-Fahrer nach Abzug der Kosten und Provision durchschnittlich 21 Franken pro Stunde verdient und wie in den vorhergegangenen Beispielen 42 Stunden wöchentlich während 48 Wochen pro Jahr arbeitet, also auf einen monatlichen Verdienst von 3'528 Franken respektive einen jährlichen Verdienst von 42'336 Franken kommt, müsste sie oder er laut der

Informationsstelle AHV/IV (vgl. 2020b: 5) 7,432 Prozent des Verdienstes in die AHV/IV/EO einzahlen. Nach diesem Abzug blieben pro Jahr noch 39'156 Franken respektive monatlich noch 3'263 Franken übrig.

$$\frac{42'300 \text{ Fr.} \times 0.92568}{12 \text{ m}} = 3262 \text{ Fr.}$$

Zum Vergleich: Einer Person im Normalarbeitsverhältnis bei gleichem Verdienst blieben nach Abzug der Beiträge für die AHV/IV/EO noch 3339 Franken pro Monat übrig.

$$\frac{42'300 \text{ Fr.} \times 0.94725}{12 \text{ m}} = 3339 \text{ Fr.}$$

Grundsätzlich lässt sich mit dieser Berechnung feststellen, dass Uber-Fahrerinnen und -Fahrer je nach Verdienst, mehr in die AHV/IV/EO einzahlen als unselbstständig Erwerbende. Hier wird jedoch noch nicht berücksichtigt, dass eine unselbstständigerwerbende Person noch bei weiteren Sozialversicherungen obligatorisch versichert ist, das heisst, es kommen neben den Beiträgen an die AHV/IV/EO noch weitere Abzüge, beispielsweise für die Arbeitslosenversicherung (ALV), die Unfallversicherung (UV) und die berufliche Vorsorge (BV) hinzu. Wichtig an dieser Stelle zu betonen ist jedoch, dass Uber-Fahrerinnen und -Fahrer grundsätzlich den gleichen Anspruch auf Leistungen der AHV/IV/EO haben, falls eines der darin abgedeckten Risiken eintritt.

### ***Berufliche Vorsorge***

Die BV soll ergänzend zu den Leistungen der AHV/IV die Fortsetzung der gewohnten Lebenshaltung von Älteren, Hinterlassenen und Invaliden in angemessener Weise gewährleisten, wenn eines der sozialen Risiken Alter, Tod oder Invalidität eintritt (vgl. Art. 1<sup>1</sup> AS 1983 797). Selbstständigerwerbende sind unter Umständen obligatorisch bei einer Vorsorgeeinrichtung des Berufsverbandes versichert. Falls dies nicht der Fall ist, können sie sich freiwillig bei einer Auffangeinrichtung versichern lassen (vgl. Art. 2f. ebd.), zu versichern ist ein Mindestjahreseinkommen von 24'885 Franken (vgl. ebd.). Uber-Fahrerinnen und -Fahrer müssen als Selbstständigerwerbende die Beiträge für die BV – bis zu 25 Prozent des versicherten AHV-pflichtigen Einkommens – selbst einzahlen, im Unterschied zu Unselbstständigerwerbenden, bei denen die Arbeitgeberin oder der Arbeitgeber einen Teil der Beiträge einzahlen muss (vgl. Art. 1 AS 1984 543).

### *Unfallversicherung*

In der Schweiz sind alle arbeitnehmenden Personen obligatorisch bei einer UV gegen Berufsunfälle und Nichtberufsunfälle versichert (vgl. Art. 1 AS 1982 2184). Dies gilt unter anderem auch für Arbeitslose mit Anspruch auf Taggeldleistungen der ALV, Auszubildende oder Praktikantinnen und Praktikanten. Eine Ausnahme bei den versicherten Arbeitnehmenden bilden Teilzeitbeschäftigte mit einer durchschnittlichen Arbeitszeit von weniger als acht Stunden pro Woche: Diese sind gegen Unfälle im Rahmen ihrer beruflichen Tätigkeit sowie auf dem Arbeitsweg versichert, nicht aber gegen Nichtberufsunfälle (vgl. Art. 1 AS 1982 2184).

Selbstständigerwerbende sind grundsätzlich nicht obligatorisch versichert, können sich jedoch im Rahmen des Unfallversicherungsgesetzes freiwillig versichern lassen (vgl. Widmer 2015: 236f.). In der Verordnung über die Unfallversicherung (vgl. Art. 22 AS 1983 38/Art. 138 AS 183 38) wird ausgeführt, dass sich die Prämien und Geldleistungen nach dem versicherten Verdienst, der bei maximal 148'200 Franken pro Jahr und bei minimal 45 Prozent des Höchstbetrags, also bei 66'690 Franken pro Jahr, liegt, bemessen. Falls von der Uber-Fahrerin oder dem Uber-Fahrer aus den bisherigen Beispielen ausgegangen wird, die oder der pro Jahr gut 20'000 Franken weniger verdient als den versicherten Mindestverdienst, heisst das, dass sie oder er sich nicht freiwillig bei einer Unfallversicherung versichern können und die Kosten bei Unfall somit von der jeweiligen Krankenversicherung übernommen werden müssen.

Uber-Fahrerinnen und -Fahrer sind somit als Selbstständigerwerbende grundsätzlich nicht obligatorisch bei einer Unfallversicherung versichert, es sei denn, sie verdienen mehr als den Höchstbetrag, was eher unrealistisch sein mag, da sie in diesem Fall bei einem durchschnittlichen Stundenverdienst von 21 Franken 66 Stunden pro Woche während 48 Wochen pro Jahr arbeiten müssten.

$$\frac{66'690 \text{ Fr.}}{21 \text{ Fr.} \times 48 \text{ W.}} = 66 \text{ h}$$

2019 hat Uber in der Schweiz eine Kollektivversicherung – das sogenannte Partner-Schutzprogramm – mit der Versicherung AXA XL abgeschlossen (vgl. Handelszeitung 2019a: o.S.). Die Versicherung ist für die Fahrerinnen und Fahrer kostenlos und soll die obligatorische Krankenversicherung ergänzen (vgl. ebd.). Durch die Versicherung gedeckt sind laut Uber (vgl. 2019b: o.S.) Arztkosten, Leistungen bei Tod durch Unfall, Ausgleichskosten bei Dauerinvalidität und Entschädigungen bei Krankenhausaufenthalten oder Verletzungen. Diese Leistungen werden

nur durch die Versicherung gedeckt, wenn sich der Unfall während einer Fahrt, das heisst konkret ab dem Moment der Annahme einer Fahrtbestellung bis 15 Minuten nach Abschluss der Fahrt, ereignet (vgl. Uber Technologies 2019b: o.S.). Unfälle, die sich ausserhalb dieser Zeitspanne ereignen, sind durch die Kollektivversicherung der AXA XL nicht versichert und Leistungsansprüche müssen gegenüber der Krankenversicherung geltend gemacht werden. Eine Ausnahme gibt es hier: Sogenannte aktive Fahrerinnen und Fahrer, das heisst jene, die in den letzten acht Wochen vor dem Unfall mindestens 150 Fahrten absolviert haben, erhalten eine Entschädigung bei schwerer Krankheit oder Verletzung von 80 Franken pro Tag während maximal 15 Tagen (vgl. ebd.).

Uber-Fahrerinnen und -Fahrer scheinen nicht im selben Umfang gegen Unfall versichert zu sein wie Unselbstständigerwerbende im Normalarbeitsverhältnis. Die Leistungen der Versicherung AXA XL für Uber-Fahrerinnen und -Fahrer unterscheiden sich von jenen der obligatorischen Unfallversicherung von Unselbstständigerwerbenden. Beispielsweise erhalten Fahrerinnen und Fahrer ein Unfalltaggeld von 80 Franken pro Tag für maximal 30 Tage (vgl. AXA Corporate Solutions 2019: 6), wohingegen das Taggeld nach UVG bei Unselbstständigerwerbenden 80 Prozent des versicherten Verdienstes beträgt und somit tiefer ausfallen könnte als die 80 Franken, und erst ab dem dritten Tag nach dem Unfall ausbezahlt wird, jedoch solange ausbezahlt wird, bis die volle Arbeitsfähigkeit wiedererlangt wird respektive die verunfallte Person eine Rente erhält oder verstirbt (vgl. Art. 16 AS 1982 1676). Ähnlich sieht es bei Nichtberufsunfällen aus. Gegen diese sind Uber-Fahrerinnen und -Fahrer über die AXA XL nur versichert, wenn sie wie oben beschrieben, aktive Fahrerinnen oder Fahrer sind, aber auch hier wird Taggeld für eine unter Umständen kürzere Zeitspanne ausbezahlt als bei Personen bei der obligatorischen Unfallversicherung (vgl. Uber Technologies 2019b: o.S.). Haben Fahrerinnen und Fahrer keinen Anspruch auf Leistungen der AXA XL, sind sie bei der Krankenkasse gegen Unfall versichert (vgl. Art. 1a<sup>1</sup> AS 1995 1328). Auch hier unterscheiden sich die Leistungen zum Teil von jenen der Unfallversicherung.

### ***Arbeitslosenversicherung***

Mit dem Bundesgesetz über die obligatorische Arbeitslosenversicherung und die Insolvenzschiädigung (AVIG) soll den versicherten Personen ein angemessener Ersatz für Erwerbsausfälle aufgrund von Arbeitslosigkeit, Kurzarbeit, schlechtem Wetter und Zahlungsunfähigkeit der Arbeitgeberin oder des Arbeitgebers garantiert werden (vgl. Art. 1a<sup>1</sup> AS 1982 2184). Ziel des AVIG ist die Verhinderung von drohender Arbeitslosigkeit, die Bekämpfung bereits bestehender Arbeitslosigkeit und die Förderung einer raschen und dauerhaften Eingliederung in den

Arbeitsmarkt (vgl. Art. 1a<sup>1</sup> AS 1982 2184). Arbeitnehmende sind grundsätzlich obligatorisch bei der ALV versichert (vgl. Widmer 2015: 263) und haben Anspruch auf Arbeitslosentaggeld, sofern sie bestimmte Bedingungen erfüllen (vgl. ebd.: 265). Laut dem Merkblatt der Informationsstelle AHV/IV (vgl. 2020c: 5) können sich Selbstständigerwerbende nicht der ALV anschliessen. Das heisst zum Beispiel, dass Uber-Fahrerinnen und -Fahrer bei einem Erwerbsausfall wegen Kurzarbeit, wenn etwa weniger Kundinnen und Kunden Uber nutzen und dementsprechend weniger Fahrten vermittelt werden, keinen Anspruch auf Leistungen der ALV haben. Andererseits fallen Mehrausgaben aufgrund der Beitragszahlungen, welche grundsätzlich 2,2 Prozent des Lohns – je zur Hälfte von arbeitnehmender und arbeitgebender Person einbezahlt (vgl. Art. 3<sup>1</sup> AS 1982 2184) – ausmachen, weg.

Aufgrund der nicht gegebenen Möglichkeit, sich als Selbstständigerwerbende gegen Arbeitslosigkeit zu versichern, haben Uber-Fahrerinnen und -Fahrer auch keinen Anspruch auf Leistungen wie beispielsweise Arbeitslosentaggeld, falls sie (komplett oder teilweise, dauerhaft oder vorübergehend) arbeitslos werden, zum Beispiel wenn ihr Fahrzeug kaputt geht oder dessen Unterhalt zu teuer wird, es weniger Kundschaft und entsprechend weniger Fahrten und Einkommen gibt oder bei Entzug der Fahrerlaubnis. Falls dieses soziale Risiko eintritt und die betroffene FahrerIn oder der betroffene Fahrer keine Ersparnisse hat, um die Arbeitslosigkeit zu überbrücken oder die allfällige Erwerbstätigkeit eines anderen Mitglieds des Haushalts nicht ausreicht, um den Lebensunterhalt des gesamten Haushalts zu finanzieren, bleibt der FahrerIn oder dem Fahrer nur noch der Gang zur Sozialhilfe.

Der sozialrechtliche Status von Uber-Fahrerinnen und -Fahrern als Selbstständigerwerbende ist nicht unumstritten. Gewerkschaften wie die Unia werfen Uber Scheinselbstständigkeit vor (vgl. Unia 2019: o.S.) und die Suva definiert Uber als arbeitgebendes Unternehmen (vgl. Keller 2019: o.S.), das Beiträge an die Sozialversicherungen leisten muss. In Bezug auf die Frage, ob Uber-Fahrerinnen und -Fahrer Selbstständigerwerbende oder Angestellte von Uber sind, herrscht zum heutigen Zeitpunkt noch Unklarheit, ein Gerichtsentcheid der obersten Instanz existiert diesbezüglich noch nicht. Bis dahin gelten Uber-Fahrerinnen und -Fahrer in der Deutschschweiz nach wie vor als Selbstständigerwerbende.

### **Soziale Isolation**

Der Preis einer Fahrt mit Uber ist nicht immer gleich, er ist nicht nur abhängig von der Dauer der Fahrt oder der zurückgelegten Distanz, sondern verändert sich je nach Marktlage, das heisst, der Fahrtpreis steigt mit der Nachfrage anhand eines von Uber entwickelten Algorithmus (vgl.

Balla 2017: 112). So kann zum Beispiel eine Fahrt in der Silvesternacht um ein Vielfaches mehr kosten als an einem normalen Wochentag, wenn der Zielort gut mit dem öffentlichen Verkehr zu erreichen ist. Wenn der Preis für eine Fahrt steigt, wird die Fahrerin oder der Fahrer von Uber entsprechend informiert (vgl. ebd.). Dies hat für die Fahrerinnen und Fahrer einerseits den Vorteil, dass sie wissen, wann viele Kundinnen und Kunden Uber nutzen wollen und deshalb nicht auf diese warten müssen und währenddessen kein Geld verdienen. Ausserdem können sie so gezielt zu Zeiten arbeiten, während deren der Fahrpreis und somit der Verdienst höher ist. Andererseits erschwert diese Flexibilität unter Umständen die Planung der Freizeit und damit des gesellschaftlichen und sozialen Zusammenlebens.

Es scheint für Uber-Fahrerinnen und -Fahrer daher sinnvoll, zu jenen Zeiten zu arbeiten respektive auf Abruf bereit zu sein, wenn die Nachfrage nach Fahrten höher ist, beispielsweise nachts an Wochenenden, wenn der öffentliche Verkehr nicht mehr fährt und die Nachtschwärmerinnen und Nachtschwärmer nach Hause möchten. Dies bedeutet aber auch, dass eine Uber-Fahrerin oder ein Uber-Fahrer den Samstagabend damit verbringt, Menschen zu transportieren statt selbst mit der Familie, Freundinnen und Freunden oder Bekannten unterwegs zu sein und soziale Kontakte zu pflegen. Sobald die Meldung von Uber käme, dass die Nachfrage und damit die Preise für eine Fahrt gestiegen seien respektive gerade stiegen, müsste alles stehen und liegen gelassen werden, um von diesem Anstieg profitieren zu können. In solchen Fällen stünde eine Uber-Fahrerin oder ein Uber-Fahrer vor der Entscheidung: Was ist mir jetzt wichtiger, Geld für meinen Lebensunterhalt zu verdienen oder soziale Kontakte zu pflegen?

Wie reagiert das soziale Umfeld auf solche Situationen? Hat es Verständnis für die unregelmässigen Arbeitszeiten oder dafür, dass Verabredungen kurzfristig abgesagt werden, weil jemand gerade dann arbeiten will oder muss? Wie plant und gestaltet eine Uber-Fahrerin oder ein Uber-Fahrer die Freizeit angesichts dieser Unvorhersehbarkeit und wie kann trotz dieser die Teilnahme und Teilhabe am sozialen und gesellschaftlichen Leben gewährleistet werden?

Wird ein soziales Problem in einem Aushandlungsprozess als solches anerkannt, würde die Phase der Problemkonstruktion mit der Erwirkung einer handlungsauslösenden Entscheidung im Sinne eines Bedarfsausgleichs um das soziale Problem zu lösen, zu lindern oder zu vermeiden (vgl. Uebelhart/Zängl 2013b: 144), abgeschlossen werden. Da aber nicht jedes soziale Problem einen Bedarf darstellt respektive nicht jeder Bedarf ausgeglichen wird (vgl. ebd.), kann dies, bezogen auf Uber-Fahrerinnen und -Fahrer, bedeuten, dass, auch wenn eines oder mehrere der oben beschriebenen beispielhaften potenziellen sozialen Probleme auch als solches anerkannt

wird, nicht zwingend ein Bedarfsausgleich stattfindet und sich die Situation der oder des Betroffenen nicht ändert – abgesehen davon, dass allenfalls eine Sensibilisierung in Bezug auf ihre oder seine sozialen Probleme stattgefunden hat.

### 3.3.2 LÖSUNGSKONSTRUKTION

Sobald ein handlungsauslösender Entscheid in dem Sinne getroffen wird, dass ein Bedarfsausgleich als notwendig erachtet wird, findet der Übergang in die zweite Phase der Lösungskonstruktion statt (vgl. Uebelhart/Zängl 2013d: 195).

Zunächst sollen messbare Leistungs- und Wirkungsziele festgelegt werden (vgl. Uebelhart/Zängl 2013a: 25). Unter Umständen wurden diese bereits während der Problemkonstruktion angedacht und abgewogen und müssen nun konkretisiert und festgelegt werden. Um die im vorherigen Kapitel beschriebenen möglichen mittelbaren und unmittelbaren sowohl positiven als auch negativen Rückkoppelungen miteinzubeziehen, basieren die Ziele auf einem kybernetischen Wirkungsmodell (vgl. ebd.), das heisst, einzelne Faktoren wirken sowohl auf sich selbst als auch untereinander innerhalb eines Systems (vgl. Uebelhart/Zängl 2013f: 273).

Innerhalb der Lösungskonstruktion stellt sich die Frage, welche Akteurinnen und Akteure wofür zuständig sind (vgl. Uebelhart/Zängl 2013d: 195). Auf der einen Seite sind hier zunächst die Betroffenen, die im Sinne von Empowerment entsprechend ihren Möglichkeiten dazu befähigt werden sollen, in Zukunft soweit wie möglich selbstständig adäquate Lösungen zu finden (vgl. Uebelhart/Zängl 2013a: 25). Auf der anderen Seite stehen die beteiligten Disziplinen. Mögliche Lösungen ihrerseits sind hinsichtlich ihrer Möglichkeiten und Grenzen zur multiprofessionellen und interinstitutionellen Bearbeitung des sozialen Problems in Bezug auf ökonomische, politische, fachliche, ethische und ökologische Aspekte zu beurteilen (vgl. ebd.).

In diesem Zusammenhang geht der Blick noch einmal zurück auf die in der Problemkonstruktion erarbeiteten möglichen Risiken; und Lösungsvarianten werden ebenfalls hinsichtlich einer Wahrscheinlichkeit, dass diese Risiken verhindert werden können, bewertet (vgl. ebd.). Es stellt sich hier auch die Frage, welche Akteurinnen und Akteure zusätzlich zur Lösung des sozialen Problems beitragen könnten. Dies kann unter Umständen der Staat in der Rolle eines Leistungserbringers oder im Rahmen von Leistungsverträgen oder Beiträgen in der Rolle eines Leistungsgewährleisters oder -Finanzierers sein (vgl. Uebelhart/Zängl 2013d: 195). Daneben gibt es eine Vielzahl von Organisationen – mit oder ohne staatlichen Auftrag – welche im Zuge der Lösungskonstruktion beauftragt werden können (vgl. ebd.). Zu beantworten sind hier unter anderem auch die Fragen nach der Finanzierung und der Qualität des Leistungsangebots einer

Akteurin oder eines Akteurs sowie dessen Zugangs- und Ausschlusskriterien (vgl. Uebelhart/Zängl 2013d: 195). Es ist zu überprüfen, welche Varianten und Netze von Akteurinnen und Akteuren Organisationsstrukturen und -formen bereitstellen, die lebenslagenangemessene Dienstleistungen zusichern können (vgl. Uebelhart/Zängl 2013a: 25). Angebote müssen entsprechend koordiniert werden, um eine Fehl-, Unter- oder Überversorgung zu verhindern (vgl. Uebelhart/Zängl 2013d: 196f.).

Zunächst stellt sich in Bezug auf Uber die Frage, was die konkreten Ziele sind oder sein könnten. Mit Blick auf die oben beschriebenen potenziellen sozialen Probleme, könnte eines dieser Ziele die Verminderung des Armutsrisikos sein. Da ein solches Ziel eher vage erscheint, müsste es entsprechend konkretisiert respektive in detailliertere Ziele aufgegliedert werden. Ein konkreteres Wirkungsziel in Bezug auf Verminderung des Armutsrisikos könnte lauten:

Eine Uber-Fahrerin oder ein Uber-Fahrer verdient mit ihrer respektive seiner Tätigkeit genug Geld, damit soziale Teilhabe und Teilnahme gewährleistet werden kann.

Wenn von diesem Ziel ausgegangen wird, stellt sich einerseits die Frage, wie die Lösung dieses Problems aussehen könnte und andererseits, wer in welcher Form zur Lösung und damit zur Erreichung des Ziels beitragen könnte. Abhängig von den beteiligten Akteurinnen und Akteuren dürften unterschiedliche Antworten darauf resultieren. Eine Uber-Fahrerin oder ein Uber-Fahrer könnte zum Beispiel sagen, die Preise für Fahrten müssten höher sein. Ist dies ein Lösungsvorschlag, wer ist dann für die Umsetzung zuständig? Es könnte das Unternehmen Uber sein, indem es den Algorithmus anpasst oder weniger Provision verlangt. Es könnte auch das gesetzgebende Organ sein, das einen Mindestpreis vorschreibt. Ein Risiko oder eine negative Rückkopplung, die bei diesem Lösungsvorschlag entstehen könnte, wäre jedoch möglicherweise, dass wenn die Fahrtpreise steigen und das ungefähre Preisniveau von regulären Taxifahrten erreichen, Uber Kundinnen und Kunden verliert und die Fahrerinnen und Fahrer weniger Fahrten absolvieren können und entsprechend weniger Einnahmen haben.

Ergänzt werden könnte dieser Lösungsvorschlag durch Angebote von Organisationen der Sozialen Arbeit, wie beispielsweise eine Budget- und/oder Schuldenberatung, um die Betroffenen darin zu unterstützen, das vorhandene Einkommen so einzuteilen, dass sie notwendige Güter erwerben und ein menschenwürdiges Leben im Sinne einer Teilnahme und Teilhabe am sozialen und gesellschaftlichen Leben führen können.



### 3.3.3 UMSETZUNG

Die dritte Phase im SIM dient der konkreten Umsetzung der zuvor konstruierten Lösungen.

#### **Ebenen**

Bei der Umsetzung werden wohlfahrtsorientierte bzw. soziale Dienstleistungen auf drei verschiedenen Ebenen implementiert: Auf der Mikroebene (Ebene des Individuums), auf der Makroebene (Ebene der Organisation) und auf der Mesoebene (Ebene des gesellschaftlichen respektive politischen Systems) (vgl. Uebelhart/Zängl 2013e: 219). Was soziale Dienstleistungen auf der Mikroebene genau bedeuten, ist vielschichtig. Zunächst sind diejenigen, welche eine Dienstleistung beanspruchen, schwer zu fassen. Handelt es sich um eine Klientel, Begünstigte, Adressatinnen und Adressaten, Nutzende, Nutzniessende, Leistungsbeziehende, Leistungsempfangende, Konsumentinnen und Konsumenten, Kundinnen und Kunden, Koproduzierende, Versicherte? Des Weiteren ist es möglich, dass soziale Dienstleistungen den subjektiven Bedürfnissen eines Individuums nicht entsprechen, obwohl sie den politisch respektive gesellschaftlich definierten Bedarf erfüllen. Ebenso kann es sein, dass durch die Dienstleistungen zwar einzelne Bedürfnisse eines Individuums gedeckt werden, die Anschlussproblematiken innerhalb dessen Lebenslage aber nicht gelöst werden, wodurch sich ein Individuum unter Umständen nur punktuell und nicht vollumfänglich unterstützt fühlt und Widersprüche im Versorgungssystem feststellt (vgl. ebd.).

Auf der Makroebene, der Ebene der Organisation und deren Management, wird beim SIM nach Rüegg-Stürm (2002: 21f.) «nicht eine Gruppe von Führungskräften [...], sondern eine Funktion, das heisst, ein System von Aufgaben, die sich [...] als Gestalten, Lenken (Steuern) und Weiterentwickeln zweckorientierter soziotechnischer Organisationen zusammenfassen lassen» verstanden. Organisationen sehen sich mit den Bedürfnissen und Wünschen von Individuen aus einer Vielzahl von verschiedenen Lebensbereichen konfrontiert, die jeweils sowohl innerhalb als auch ausserhalb ihres Kompetenzbereichs liegen und die gesellschaftlich respektive politisch, durch die Finanzierenden oder Spenderinnen und Spender einer bestimmten Organisation, oder unter Umständen auch gar nicht als Ansprüche anerkannt sind, und müssen daneben nicht nur den vier Grundsätzen des SIM entsprechen, sondern auch Kriterien zur Messung der sozialen Leistung erfüllen (vgl. Uebelhart/Zängl 2013e: 220). Unabhängig davon, ob die Organisation einzelne soziale Dienstleistungen selbst erbringt, Bedürfnisse durch Netzwerkpartnerinnen und -partner abdecken lässt oder die betroffenen Individuen weiterverweist, sie bewegt sich immer entlang einer Dienstleistungskette (vgl. ebd.).

Wesentliche Entscheidungen in Bezug auf die Umsetzung werden von Politik und Staat auf der Mesoebene getroffen (vgl. Uebelhart/Zängl 2013e: 220.) Der Entscheid auf staatlicher Ebene darüber, ob es einen gesellschaftlich-politisch anerkannten Bedarf gibt und inwiefern ein Bedarfsausgleich notwendig ist, bedeutet gleichzeitig auch eine Rollenübernahme seitens des Staates für die Bestellung, den Kauf und die (teilweise) Finanzierung des Bedarfsausgleichs. Hier wird auch darüber entschieden, wie die Rollenverteilung genau aussieht, das heisst, inwiefern die departementsübergreifende Koordination wahrgenommen wird und ob der Bedarfsausgleich von einer staatlichen Organisation oder von Dritten – dies können sowohl Nonprofit- als auch Lowprofit- oder Forprofit-Organisationen sein – im Rahmen eines Leistungsvertrags erbracht werden soll (vgl. ebd.).

### **Akteurinnen und Akteure**

In der Phase der Umsetzung wird im SIM zwischen drei verschiedenen Kategorien von Akteurinnen und Akteuren unterschieden: Zunächst sind dies Personen, die eine soziale Dienstleistung nutzen. Wie weiter oben beschrieben, gibt es für diese keinen einheitlichen Begriff, das SIM nennt sie *user* (vgl. ebd.: 222). Je nachdem, wie die user konkret genannt werden, können diesen verschiedene Dimensionen von Eigenschaften zugeschrieben werden (vgl. ebd.: 221). Uebelhart und Zängl (vgl. ebd.: 221f.) haben eine unvollständige Aufstellung dieser Definitionen von Eigenschaften zwischen sogenannten Kunden und Zielpublikum gemacht. Zentral ist hierbei die Dimension der Wahlfreiheit: Diese beschäftigt sich damit, inwiefern user in Bezug auf die Wahlfreiheit sozialer Dienstleistungen selbstbestimmt, eingeschränkt, abhängig oder fremdbestimmt sind (vgl. ebd.).

Innerhalb der Branche von sozialen Dienstleistungen lassen sich trotz des neutralen Begriffs des user viele Widersprüche und Besonderheiten finden (vgl. ebd.: 222f), unter anderem:

- ob es sich bei einer Dienstleistung um einen politisch respektive gesellschaftlich oder spenderinnen- oder spenderabhängigen Bedarf handelt
- in welchem Mass lebenslagen- bzw. lebensweltorientierten Bedürfnissen individuell entsprochen wird und wie diese finanziert werden
- welche Form der Partizipation zwischen Mitentscheidungsmöglichkeiten und sanktionierter Koproduktionspflicht angewendet werden
- ob die Zugänglichkeit und Ausgestaltung von Versorgungsketten durch die user beeinflussbar sind oder einseitig von Entscheiden der Organisation, Spenderinnen und Spendern oder der öffentlichen Hand abhängen

- und ob es Unterstützungsangebote auch dann gibt, wenn Markt, Staat und/oder Philanthropie versagt haben und Angebots-, Kooperations- und Netzwerkdefizite bestehen (vgl. Uebelhart/Zängl 2013e: 223)

Die zweite Kategorie von Akteuren wird unter dem Sammelbegriff der *Ermöglichenden* zusammengefasst, welche sich wiederum aus mindestens vier Rollenträgenden mit unterschiedlichen Zielen zusammensetzt (vgl. ebd.):

- Zu den Leistungsfinanzierenden (*funder*) können die öffentliche Hand, Spenderinnen und Spender, Legationärinnen und Legationäre<sup>1</sup>, Versicherte, social entrepreneurs oder weitere Kostentragende gehören.
- Die Rolle der Leistungsbestellenden können der Staat – zum Beispiel das Parlament oder die Stimmbürgerinnen und -bürger, Kooperationspartner oder aber der Vorstand oder Gruppen von Spendenden der eigenen Organisation tragen.
- Der Staat – beispielsweise ein Mitglied des Regierungsrats – oder Auftraggebende in einem Netzwerk können Leistungskaufende (*purchaser*) sein.
- Leistungsvermittelnde können betroffene user, deren An- und Zugehörige, Angehörige von beteiligten respektive betroffenen Berufsgruppen, zuweisende Fachstellen, Verbände, Kooperations- und Netzwerkpartnerinnen und -partner oder die Medien sein (vgl. ebd.).

Die dritte Gruppe von Akteurinnen und Akteuren sind die Leistungserbringenden (*provider*), die soziale Dienstleistungen als Public-, Nonprofit-, Lowprofit- oder Forprofit-Organisationen entweder allein, in Kooperation mit anderen Leistungserbringenden oder in Netzwerken anbieten (vgl. Uebelhart/Zängl 2013e: 223). Dabei müssen sich die Leistungserbringenden in der Phase der Umsetzung verschiedenen Herausforderungen stellen. Zunächst ist dies der Nachweis, dass die erbrachten sozialen Dienstleistungen zu einer messbaren Verbesserung der Lebenslage der Betroffenen, basierend auf der zuvor beschriebenen Sechzehn-Felder-Matrix bzw. der Zwölf-Felder-Matrix, führen, der erbracht werden muss. Zusätzlich muss der Nachweis erbracht werden, dass die Institution oder Organisation die soziale Dimension der Nachhaltigkeit sowohl für die Gesellschaft als auch für die user respektive Teilhabenden der sozialen Dienst-

---

<sup>1</sup> Aus dem Englischen ‘legationary’: Gruppe von Regierungsbeamten und Diplomaten, die in einem fremden Land arbeiten und ihre Regierung in diesem Land repräsentieren (vgl. educalingo 2020: o.S.).

leistungen in Bezug auf die Kriterienbereiche Human Resource Management – auch bei Freiwilligen – und Unternehmenskultur, Arbeitssicherheit und Gesundheitsschutz, Verteilung der Gegenleistungen – in Form von Geldern bzw. Lohn oder anderen – für die eingesetzten Arbeitsstunden, Arbeitnehmer- und Menschenrechte und Verhinderung bzw. Verminderung von Ungleichheit am Arbeitsplatz sowie regionale und globale soziale Entwicklung und Verantwortung, übernimmt (vgl. Uebelhart/Zängl 2013e: 223).

### 3.3.4 WIRKUNGSEVALUATION

Die Wirkungsanalyse respektive der synonym verwendete Begriff der (Wirkungs-)Evaluation ist die vierte Phase im SIM und folgt auf die Phase der Umsetzung.

Unter Evaluation wird in der Alltagssprache laut Kromrey (2001: 106) Folgendes verstanden: «Irgendetwas wird von irgendjemand in irgendeiner Weise nach irgendwelchen Kriterien bewertet.» Dies lässt sich in einem professionellen Kontext, so auch im Rahmen der Sozialen Arbeit, wie folgt übersetzen: Programme, Projekte, Massnahmen, Dienstleistungen etc. werden durch zur Bewertung besonders befähigte Personen in einem objektivierten Verfahren nach explizit auf den Sachverhalt bezogenen Kriterien und Standards bewertet (vgl. ebd.: 107). Eine Evaluation lohnt sich laut Weiss (vgl. 1974: 33f) nur, wenn es Fragen zum zu evaluierenden Programm gibt, wenn das Programm eine klare Ausrichtung hat, wenn klar ist, was das Programm zu leisten versucht, wenn genügend Ressourcen zur Evaluation vorhanden sind und wenn es keine *hidden agenda*<sup>2</sup> gibt. Am Anfang einer Evaluation – sobald der definitive Entscheid zur Durchführung von ebendieser seitens der Auftraggebenden vorliegt – steht das Evaluationsdesign. Die Fragen, die bei der Entwicklung des Evaluationsdesigns beantwortet werden sollen, lassen sich wie folgt zusammenfassen: Was soll wann von wem anhand welcher Methoden evaluiert werden und wo soll die Evaluation ansetzen? (vgl. Uebelhart/Zängl 2013f: 276f.). In einem nächsten Schritt folgen Informationserhebung, Auswertung und Berichterstattung (vgl. ebd.).

Evaluationen können verschiedene Funktionen haben: Erkenntnisfunktion, das heisst der Wunsch nach mehr Wissen darüber, ob und inwiefern eine Intervention wirksam ist, Legitimationsfunktion gegenüber Politik und Verwaltung unter anderem mit dem Ziel, Subventionen zu erhalten, Optimierungsfunktion, um unbeabsichtigte Wirkungen in Zukunft vermeiden zu kön-

---

<sup>2</sup> Verschiebung, Vermeidung von Verantwortung, Public Relations, Erfüllung von Zuschussbedingungen (Weiss 1974 :33f.)

nen und eine Intervention zu verbessern oder zu verändern, und Kontrollfunktion, um ein kontinuierliches Berichtswesen zu entwickeln und einen wichtigen Beitrag zu Controlling, Monitoring oder Audit zu leisten (vgl. Uebelhart/Zängl 2013g: 266). Diese Funktionen sind nicht immer klar voneinander abzugrenzen und sie überlagern oder ergänzen sich oder konkurrieren gar (vgl. ebd.).

Evaluationen müssen Standards in Bezug auf Nützlichkeit, Durchführbarkeit, Fairness bzw. Korrektheit und Genauigkeit gerecht werden (vgl. Uebelhart/Zängl 2013f: 280). Damit eine Evaluation durchgeführt werden kann, müssen vorab Ziele von Interventionen sowie Indikatoren anhand deren die Erreichung der Ziele gemessen werden können, festgelegt werden (vgl. ebd.). Dies geschieht beim SIM bereits in der ersten Phase der Problemkonstruktion (vgl. Uebelhart/Zängl 2013g: 266). Um Ziele zu formulieren, existiert eine Vielzahl von Methoden, jedoch kann zusammenfassend gesagt werden, dass ein Ziel – unabhängig von der Methode anhand derer es formuliert wurde – brauchbar und durchführbar sowie von relativer Wichtigkeit sein muss, Unverträglichkeiten vermeiden und die Zeitperspektive beachten sollte (vgl. Uebelhart/Zängl 2013f: 181). Indikatoren zur Messung der Zielerreichung müssen den Gütekriterien Objektivität, Reliabilität und Validität entsprechen (vgl. ebd.: 282). Ebenfalls muss geklärt werden, wer die Ziele definiert und wer die Wirkungen letztendlich bewertet (vgl. Uebelhart/Zängl 2013g: 265).

Da mit der Evaluation die Wirkung einer Intervention bewertet werden soll, stellt sich hier die Frage, was unter Wirkungen genau verstanden wird. Das SIM unterscheidet, wie weiter oben bereits erwähnt, zwischen effect, outcome und impact (vgl. ebd.). Dabei ist beim SIM insbesondere zu betonen, dass Wirkungen sowie deren Indikatoren so definiert werden, dass nachvollzogen werden kann, inwiefern aufgrund der Wirkungen Teilhabe ermöglicht wird und Teilhabechancen erhöht werden (vgl. ebd.).

Bei der Wirkungsanalyse steht die Frage danach, woran erkannt werden kann, dass mit der durchgeführten Intervention genau das erreicht wurde, was erreicht werden sollte, im Zentrum. Uebelhart und Zängl (2013f: 271–274) schlagen für die Wirkungsanalyse verschiedene Herangehensweisen vor.

Eine Herangehensweise ist das *ökonomische Wirkungsmodell*, ein Drei-Elemente-Modell nach Schedler und Proeller, welches unter Wirkungen das mittelbare Ergebnis der Erbringung von

Leistungen versteht und dessen Beurteilungskriterien die sogenannten drei E – economy (Sparsamkeit), efficiency (Effizienz, Wirtschaftlichkeit) und effectiveness (Effektivität, Wirksamkeit) sind (vgl. Schedler/Proeller 2009: 72, zit. nach Uebelhart/Zängl 2013f: 271).

Beim Kriterium economy wird das Verhältnis zwischen Kosten und input (Ressourcen) betrachtet, das Kriterium wird erfüllt, wenn mit kleinstmöglichem Mitteleinsatz die notwendigen Ressourcen beschafft und bereitgestellt werden können (vgl. Uebelhart/Zängl 2013f: 271). Bei der efficiency geht es um das Verhältnis zwischen input und output (Leistungen) (vgl. ebd.: 272). Erreicht wird dieses Kriterium, wenn Leistungen mit kleinstmöglichem Ressourceneinsatz erstellt werden. Effectiveness beschreibt das Verhältnis zwischen output und outcome (Wirkungen) und wird erreicht, wenn mit möglichst kleinem Leistungsvolumen respektive möglichst wenigen Leistungseinheiten die vorgegebenen Wirkungen erzielt werden können. Die drei E – economy, efficiency und effectiveness – müssen gleichwertig berücksichtigt werden (vgl. ebd.).

Eine zweite Herangehensweise ist das sozialwissenschaftliche Wirkungsmodell nach Schröder und Kettiger (vgl. 2001: o.S.), das von der Wirkungskette Leistungserstellung – output – effect – impact – outcome ausgeht (vgl. Schröder/Kettiger 2001: o.S., zit. nach Uebelhart/Zängl 2013f: 272). Unter output wird die erbrachte Leistung aus dem Blickwinkel einer dritten Person, meist der leistungsempfangenden Person, verstanden (vgl. Uebelhart/Zängl 2013f: 273). Die unmittelbaren und objektiven Wirkungen der Leistungserbringung werden unter dem Begriff effect zusammengefasst. Der impact – der, wie der Name suggeriert, der zentrale Wirkungsbegriff in Bezug auf das SIM ist – beschreibt die subjektive Wirkung einer Leistung bei den Leistungsempfangenden und ist von deren Mitwirkung abhängig, auch wenn das Handeln einer externen Trägerschaft zur Leistungserstellung entscheidend beiträgt. Die mittelbare Wirkung von Leistungen, die durch eine externe Trägerschaft respektive durch die Verwaltung erstellt werden, auf die Gesellschaft bzw. auf spezifische Gesellschaftsgruppen und/oder die Umwelt, wird als outcome bezeichnet (vgl. ebd.).

Wie in Abb. 1 dargestellt, ist das SIM zirkulär. Wenn sich nach Abschluss der letzten Phase der Wirkungsanalyse beispielsweise zeigen würde, dass die umgesetzten Interventionen nicht die gewünschte Wirkung hat oder wenn ein weiteres bzw. anderes soziales Problem konstruiert werden müsste, würde der Prozess von vorne beginnen.

## 4 SCHLUSSTEIL

Abschliessend sollen an dieser Stelle die zentralen Erkenntnisse des oben Ausgeführten zusammengefasst und diskutiert, die Rolle des Social-Impact-Modells bei der Bearbeitung von sozialen Problemen allgemein und in Bezug auf die Fragestellung aufgezeigt und ein Ausblick, wie sich die Gig-Economy und die Lage der Erwerbstätigen innerhalb dieses Wirtschaftsmodells entwickeln könnte, gemacht werden.

### 4.1 ZUSAMMENFASSUNG UND DISKUSSION DER ERKENNTNISSE

Die Fragestellungen, ob Uber-Fahrerinnen und -Fahrer von sozialen Problemen betroffen sind, inwiefern sich diese äussern und inwiefern die Soziale Arbeit diese potenziellen sozialen Probleme bearbeiten kann, lässt sich nicht abschliessend beantworten. Die These am Anfang dieser Bachelor Thesis, die sich mit der Auseinandersetzung mit dem Thema der Gig-Economy und der Recherche darüber herauskristallisierte, dass Erwerbstätige in der Gig-Economy eher von Armut oder einem Armutsrisiko betroffen sind und aufgrund ihres sozialrechtlichen Status weniger gut gegen soziale Risiken abgesichert sind als Erwerbstätige in einem Normalarbeitsverhältnis, lässt sich ebenfalls nicht generell bestätigen oder widerlegen. Offen bleibt auch, ob sich Uber-Fahrerinnen und -Fahrer in einer prekären Erwerbssituation befinden, da die Definition von Prekarität in Bezug auf Arbeitsverhältnisse stark von einer subjektiven Perspektive abhängig ist.

In Bezug auf die beschriebenen potenziellen sozialen Probleme, lässt sich Folgendes festhalten: Im Rahmen dieser Bachelor Thesis kann nicht eruiert werden, ob, wie viele und in welchem Ausmass Uber-Fahrerinnen und -Fahrer von diesen Problemen betroffen sind. Eine vertiefte Auseinandersetzung mit den verschiedenen potenziellen sozialen Problemen war im Rahmen dieser Bachelor Thesis nicht möglich. Mit einer engeren Eingrenzung auf nur ein potenzielles soziales Problem, beispielsweise Armut respektive Armutsrisiko, oder eine begrenzte Personengruppe, beispielsweise männliche Uber-Fahrer als einzige erwerbstätige Person in einem Haushalt mit 2 Erwachsenen und zwei Kindern, hätte dies möglicherweise umfassender beantworten können. Diese Eingrenzungen wurde jedoch aus folgenden Gründen bewusst nicht vorgenommen:

1. Sollte im Rahmen dieser Bachelor Thesis aufgezeigt werden, dass die Erwerbstätigkeit in der Gig-Economy für die Beschäftigten verschiedene soziale Probleme zur Folge ha-

ben kann. Anhand der beschriebenen Beispiele, Armut respektive Armutsrisiko, fehlende soziale Absicherung und soziale Isolation, sollten soziale Probleme auf verschiedenen Ebenen respektive in unterschiedlichen Bereichen dargestellt und der Vielfalt und Vielschichtigkeit von potenziellen sozialen Problemen für die Betroffenen gerecht werden. Bei vertiefter Auseinandersetzung liessen sich allenfalls noch weitere soziale Probleme konstruieren.

2. Wer genau die Uber-Fahrerinnen und -Fahrer sind, welchem Geschlecht oder welcher Altersgruppe wie viele angehören, wie viele von ihnen schweizerische oder ausländische Staatsbürger sind, wie viele dieser Tätigkeit hauptberuflich nachgehen oder Uber als Zusatzverdienst nutzen, in welchen Familien- oder Haushaltskonstellationen wie viele von ihnen leben, welchen Bildungshintergrund sie haben etc. liess sich anhand der vorhandenen Quellen nicht feststellen, weswegen Uber-Fahrerinnen und -Fahrer als ganze Gruppe bearbeitet wurden. Mit einer genauen Eingrenzung oder Einteilung in verschiedene Kategorien – beispielsweise nach Geschlecht, nach Bildungsstand oder in Gruppen von haupt- und nebenberuflichen Fahrerinnen und Fahrern – beispielsweise mittels Befragung, könnten die konkreten sozialen Probleme der jeweiligen Gruppen oder Kategorien von Uber-Fahrerinnen und -Fahrer allenfalls differenzierter erfasst werden.

In Bezug auf Armut oder Armutsrisiko aufgrund eines niedrigen Einkommens ist das Risiko von diesem sozialen Problem betroffen zu sein, von verschiedenen Faktoren abhängig. Dieses Risiko scheint für eine Person, die alleine einen Haushalt führt, oder eine Person, welche die Tätigkeit als Uber-Fahrerin oder -Fahrer nebenberuflich ausübt und zusätzlich ein festes Einkommen aus einer unselbstständigen Erwerbstätigkeit, beispielsweise als Taxi-Fahrerin oder -Fahrer in einem Angestelltenverhältnis, hat, geringer zu sein als für jene Person, die ausschliesslich als Uber-Fahrerin oder -Fahrer tätig ist und dazu die einzige Person in einem Mehrpersonenhaushalt ist, die über ein Einkommen verfügt.

Was die soziale Sicherheit betrifft, sind Uber-Fahrerinnen und -Fahrer aufgrund ihres sozialrechtlichen Status als Selbstständigerwerbende in einem anderen Rahmen respektive in geringerem Umfang gegen soziale Risiken versichert als Unselbstständigerwerbende. Bei Eintritt der Risiken Alter, Tod und Invalidität im Rahmen der AHV/IV, unterscheiden sich die Leistungen im Vergleich nicht, da auch Selbstständigerwerbende obligatorisch bei der AHV/IV versichert sind. Der Unterschied liegt hier bei den Beiträgen, die für Selbstständigerwerbende



und damit auch für Uber-Fahrerinnen und -Fahrer höher ausfallen, da kein arbeitgebendes Organ vorhanden ist, das einen Teil der Beiträge bezahlt. Dasselbe gilt für die EO, Uber-Fahrerinnen und -Fahrer haben hier den gleichen Anspruch wie Unselbstständigerwerbende, bezahlen im Vergleich aber grundsätzlich auch höhere Beiträge. Bei der BV können sich Selbstständigerwerbende grundsätzlich freiwillig versichern. Bei der UV jedoch erfüllen Uber-Fahrerinnen und -Fahrer die Bedingungen, das heisst das Mindesteinkommen, unter Umständen nicht, was zur Folge hat, dass sie sich nicht freiwillig bei der UV versichern können. Auf Leistungen der ALV haben Selbstständigerwerbende im Falle von Arbeitslosigkeit, Kurzarbeit, Schlechtwetter oder Insolvenz gar keinen Anspruch, sie können sich auch nicht freiwillig bei der ALV versichern.

Zusammenfassend kann hier gesagt werden, dass das Armutsrisiko kleiner oder grösser ist, je nachdem welches soziale Risiko eintritt. Allgemein formuliert scheinen Uber-Fahrerinnen und -Fahrer aufgrund ihrer selbstständigen Erwerbstätigkeit jedoch weniger gut gegen soziale Risiken abgesichert zu sein als Unselbstständigerwerbende.

Ob und inwiefern Uber-Fahrerinnen und -Fahrer von sozialer Isolation betroffen sind, lässt sich ebenfalls nicht pauschalisierend feststellen. Einerseits hängen Teilnahme und Teilhabe am sozialen Leben und die Pflege sozialer Kontakte unter anderem von den Arbeitszeiten ab. Da Uber keine Vorschriften erlässt, wann die Fahrerinnen und Fahrer arbeiten müssen, lassen sich die Arbeitszeiten von diesen selbstständig und flexibel gestalten. Es kann auch davon ausgegangen werden, dass nicht alle Menschen das gleich hohe Bedürfnis nach Teilnahme und Teilhabe am sozialen Leben haben, respektive soziale Isolation unterschiedlich bewerten. Zwar haben Uber-Fahrerinnen und -Fahrer im Rahmen ihrer Tätigkeit Kontakt zu anderen Menschen – namentlich zu ihren Kundinnen und Kunden – aber ob dieser Kontakt ausreicht um soziale Interaktionen mit Menschen, die man gut kennt und zu denen man in einer langfristigen Beziehung steht zu ersetzen, um ein allfälliges Gefühl der sozialen Isolation zu vermeiden oder zu kompensieren, ist fraglich. Auch hier scheint die Frage, ob eine Uber-Fahrerin oder ein Uber-Fahrer von sozialer Isolation betroffen sein könnte, zum Teil davon abhängig zu sein, ob jemand hauptberuflich als Uber-Fahrerin oder -Fahrer tätig ist oder diese Tätigkeit als Nebenverdienst ausübt.

Zusammenfassend kann festgehalten werden, dass die Frage, ob Uber-Fahrerinnen und -Fahrer als Erwerbstätige in der Gig-Economy von den im Rahmen dieser Bachelor Thesis aufgezeigten

potenziellen sozialen Problemen betroffen sind, auch auf der individuellen Ebene jeder einzelnen FahrerIn und jedes einzelnen Fahrers beantwortet werden muss. Da aus den Quellen nicht ersichtlich wird, inwiefern sich die Arbeits- und Lebensbedingungen der jeweiligen Fahrerinnen und Fahrern unterscheiden, ist eine Schätzung, wie viele von ihnen ungefähr von den jeweiligen konkreten sozialen Problemen betroffen sein könnten, kaum möglich.

Ebenfalls nicht ausser Acht gelassen werden dürfen die allfälligen Vorteile, die eine Tätigkeit als Uber-Fahrerin oder -Fahrer mit sich bringt, wie beispielsweise Flexibilität und Selbstbestimmung. Grundsätzlich kann jede FahrerIn und jeder Fahrer selbst entscheiden wann sie oder er arbeiten möchte wodurch beispielsweise die Vereinbarung von Beruf und Familie oder Beruf und Ausbildung erleichtert werden kann. An dieser Stelle soll jedoch noch einmal betont werden, dass es wie oben beschrieben, für die FahrerIn oder den Fahrer Konsequenzen haben kann, wenn sie oder er die App zwar geöffnet hat – also verfügbar wäre – und dennoch keine Fahrten annimmt. Auch in Anbetracht der Tatsache, dass die Preise für Fahrten und damit das Einkommen nicht immer gleich hoch sind, stellt sich die Frage wie hoch diese Flexibilität und Selbstbestimmung tatsächlich sind, oder aber ob eher von einer vermeintlichen Flexibilität und vermeintlichen Selbstbestimmung gesprochen muss.

## 4.2 DIE ROLLE DES SIM BEI DER BEARBEITUNG SOZIALER PROBLEME

Das SIM eignet sich insofern als Analyseinstrument für die Bearbeitung von sozialen Problemen, als es multiperspektivische Methoden und Ansätze zur Verfügung stellt und in diesem Rahmen auch die Perspektive der direkt und der indirekt betroffenen Individuen und Gruppen miteinbezieht und nach dem Grundsatz ihrer Partizipation arbeitet. Aufgrund der klar strukturierten Vorgehensweise können verschiedene Ebenen und Dimensionen eines sozialen Problems betrachtet werden. Dadurch kann es der Vielschichtigkeit und Komplexität sozialer Probleme gerecht werden. Trotzdem ist an dieser Stelle wichtig zu betonen, dass das SIM nicht den Anspruch erhebt, direkt soziale Probleme zu bearbeiten, sondern es soll im Sinne einer Handlungsleitlinie zur Analyse, Linderung, Lösung oder Vermeidung sozialer Probleme beitragen (vgl. Uebelhart/Zängl 2013h: 301).

Bezogen auf die konkrete Fragestellung dieser Bachelor Thesis, inwiefern die Soziale Arbeit anhand des Social-Impact-Modells potenzielle soziale Probleme von Erwerbstätigen in der Gig-Economy am Beispiel von Uber in der deutschsprachigen Schweiz bearbeiten kann, scheint das SIM geeignet um einen theoretischen und methodischen Zugang zu den konkreten sozialen

Problemen der Betroffenen zu schaffen. Wenn es um das Unternehmen Uber und dessen Partner-Fahrerinnen und -Fahrer geht, müssen verschiedene Perspektiven miteinbezogen werden: Beispielsweise diejenige der Betroffenen, des Unternehmens Uber, der Kundinnen und Kunden, des Sozialstaats oder des gesetzgebenden Organs. Falls die Fahrerinnen und Fahrer tatsächlich von sozialen Problemen betroffen sind, wie zum Beispiel von Armut, müssen zur Bearbeitung von diesem Akteurinnen und Akteure aus mehreren Disziplinen oder Systemen, wie Ökonomie, Politik und Soziale Arbeit kooperieren. Diesen Umständen wird das SIM unter anderem mit den Grundsätzen der Multiperspektivität und Interdisziplinarität sowie der Partizipation gerecht.

#### *4.2.1 WEITERE ZUGÄNGE DER SOZIALEN ARBEIT*

Da anhand des SIM allein keine sozialen Probleme bearbeitet oder gar gelöst werden können, ist es naheliegend, dass bei der Bearbeitung sozialer Probleme respektive der Anwendung des SIM innerhalb der einzelnen Phasen weitere Zugänge, Methoden und Instrumente der Sozialen Arbeit miteinbezogen werden sollten. Bei der Problemkonstruktion könnten dies qualitative Befragungen der Betroffenen oder eine Problem- und Machtquellen-/Ressourcenanalyse (vgl. Hochuli Freund/Stotz 2015: 204f.) sein, die Evaluation könnte unter anderem anhand von Methoden der qualitativen Sozialforschung durchgeführt werden.

### *4.3 AUSBLICK*

Laut einer Medienmitteilung des BfS vom 19. Mai 2020 (vgl. 2020c: 1) gaben im Rahmen der schweizerischen Arbeitskräfteerhebung im Jahr 2019 lediglich 0,4 Prozent der 15- bis 89-Jährigen an, innerhalb der letzten 12 Monate internetbasierte Plattformarbeit geleistet zu haben, dies wären rund 116'000 Personen. 0,1 Prozent haben Taxidienste geleistet (vgl. ebd.). Über die Hälfte der Personen, die in den letzten 12 Monaten diese Form der Plattformarbeit geleistet hat, gab als Grund eine zusätzliche Verdienstmöglichkeit an. Im Rahmen der Arbeitskräfteerhebung wurde 2019 zum ersten Mal nach internetbasierter Plattformarbeit gefragt. Da es sich hierbei um eine relativ neue Form der Erwerbstätigkeit handelt, welche schwer abzugrenzen und nur wenig verbreitet ist, ist eine genaue Erhebung dieser Erwerbstätigkeit erschwert. Für 2022 ist jedoch ein Modul zur Erhebung von internetbasierter Plattformarbeit in der europäischen Arbeitskräfteerhebung geplant und soll ebenfalls in die Schweizerische Arbeitskräfteerhebung miteinbezogen werden (vgl. Bundesamt für Statistik BfS 2020c: 2).

Auch Heiling und Kuba (2017: 35) beschreiben die Schwierigkeit, die Anzahl der plattformbasierten Beschäftigten seriös festzustellen und begründen dies mit einem Mangel an Transparenz

innerhalb dieses Wirtschaftsmodells. Sie kommen jedoch aufgrund verschiedener Onlinebefragungen und Studien zum Schluss, dass die plattformbasierte Arbeit ein hohes und rasches Wachstumspotenzial habe (vgl. Heiling/Kuba 2017: 35).

Wie sich die Gig-Economy und damit verbunden die Fragestellungen wie beispielsweise zum konkreten sozialversicherungsrechtlicher Status, Arbeitsbedingungen, potenzielle Prekarität etc. in Zukunft in der Schweiz entwickeln wird, kann an dieser Stelle nicht gesagt werden. Momentan scheint die Anzahl der Erwerbstätigen in der Gig-Economy in der Schweiz von geringer Relevanz im Vergleich zu Erwerbstätigen in anderen Arbeitsformen. Wie viele von diesen vom BfS erfassten ca. 116'000 Personen ihre Erwerbssituation als prekär beschreiben würden oder von sozialen Problemen betroffen sind, bleibt ebenfalls offen. Aufgrund dieser niedrigen Zahlen stellt sich die Frage, von wie grosser Relevanz sie als Zielgruppe für die Soziale Arbeit überhaupt sind. Im Sinne des Berufskodexes Soziale Arbeit Schweiz, der festhält dass alle Menschen das Recht auf die Befriedigung ihrer existenziellen Bedürfnisse hätten (vgl. AvenirSocial 2010: 7) und dass die Soziale Arbeit Lösungen für soziale Probleme zu erfinden, zu entwickeln und zu vermitteln habe (vgl. ebd.), dürften die Betroffenen – so wenige es effektiv auch sein mögen – zur Zielgruppe der Sozialen Arbeit gezählt werden und die Soziale Arbeit wäre verpflichtet, deren Soziale Probleme in Kooperation mit den Betroffenen und anderen Disziplinen zu bearbeiten.

Da nach wie vor verschiedene Gerichtsverfahren laufen, in die Uber involviert ist und bei denen es hauptsächlich um die Frage geht, ob Uber ein arbeitgebendes Unternehmen ist oder nicht – diese Frage könnte mit einem Bundesgerichtsentscheid abschliessend beantwortet ist, kommt eine weitere Unbekannte hinzu, wenn die Frage nach der Entwicklung der Gig-Economy im Allgemeinen und Uber konkret in der Schweiz gestellt wird. Würde ein Bundesgerichtsentscheid Uber-Fahrerinnen und -Fahrer als Selbstständigerwerbende und damit Uber nicht als arbeitgebendes Unternehmen definieren, könnte dies den Standort Schweiz für andere Unternehmen der Gig-Economy attraktiv machen. Sollte das Bundesgericht jedoch einen gegenteiligen Entscheid fällen, und Uber seine Pflichten als arbeitgebendes Unternehmen nicht wahrnehmen will, könnte dies bedeuten, dass Uber seine Dienstleistungen in der Schweiz nicht mehr anbieten will, was für die Fahrerinnen und Fahrer einen Verlust ihrer Erwerbstätigkeit und ihres Einkommens – oder zumindest einen Teil davon – zur Folge hätte. Andererseits könnte ein solcher Entscheid auch zur Linderung oder Lösung des sozialen Problems der fehlenden sozialen Absicherung durch die Sozialversicherungen seitens der Rechtsprechung beitragen und ein

Zeichen gesetzt werden, dass Erwerbstätige in der Gig-Economy als Arbeitnehmende unter anderem auch vor prekären Arbeitsverhältnissen geschützt werden müssen.

Abschliessend kann festgehalten werden, dass neue Wirtschaftsmodelle respektive neue Formen von Erwerbstätigkeit neue Fragestellungen und Herausforderungen – beispielsweise für die Ökonomie, die Politik bzw. Sozialpolitik, das Recht, die Erwerbstätigen, die Gewerkschaften und auch die Soziale Arbeit – mit sich bringen, die im Dialog mit allen Beteiligten bearbeitet werden müssen.

## 5 LITERATUR- UND QUELLENVERZEICHNIS

Ausgleichskasse Basel-Stadt (2020). Orientierung für Selbstständigerwerbende. URL: <https://www.ausgleichskasse-bs.ch/media/joioh13k/orientierung-für-selbständigerwerbende.pdf> [Zugriffsdatum: 30. Mai 2020]

AvenirSocial (2010). Berufskodex Soziale Arbeit Schweiz. Ein Argumentarium für die Praxis der Professionellen. Bern.

AXA Corporate Solutions (2019). Partnerschutz für Uber Partner-Fahrer. URL: [https://uber.app.box.com/s/1qx74tl0vqvvy7t0x772932u64kpf-ncsev?\\_ga=2.208783762.1649562561.1589354666-1862762580.1573550416](https://uber.app.box.com/s/1qx74tl0vqvvy7t0x772932u64kpf-ncsev?_ga=2.208783762.1649562561.1589354666-1862762580.1573550416) [Zugriffsdatum: 30. Mai 2020].

Balla, Matthias (2017). Transportdienstleistungen: Uber. In: Lutz, Doris/Risak, Martin (Hg.). Arbeit in der Gig-Economy. Rechtsfragen neuer Arbeitsformen in Crowd und Cloud. Wien: Verlag des Österreichischen Gewerkschaftsbundes GmbH. S. 106–148.

Baumgartner, Edgar/Sommerfeld, Peter (2012). Evaluation und evidenzbasierte Praxis. In: Thole, Werner (Hg.). Grundriss Soziale Arbeit. Ein einführendes Handbuch. 4. Aufl. Wiesbaden: VS Verlag für Sozialwissenschaften. S. 1163–1175.

Bosch, Gerhard (2001). Konturen eines neuen Normalarbeitsverhältnisses. In: WSI Mitteilungen. (4/2001). Baden-Baden: Nomos. S. 219–230.

Brinkmann, Ulrich/Dörre, Klaus/Röbenack, Silke/et al. (2006). Prekäre Arbeit. Ursachen, Ausmass, soziale Folgen und subjektive Verarbeitungsformen unsicherer Beschäftigungsverhältnisse. Bonn: Friedrich-Ebert-Stiftung.

Bundesamt für Sozialversicherungen BSV (2017). Selbstständig Erwerbende. URL: <https://www.bsv.admin.ch/bsv/de/home/informationen-fuer/selbstaendige.html> [Zugriffsdatum: 17. Dezember 2019].

Bundesamt für Statistik (2015). Statistischer Sozialbericht 2015. Neuchâtel.

Bundesamt für Statistik BfS (2020a). Armut. URL: <https://www.bfs.admin.ch/bfs/de/home/statistiken/wirtschaftliche-soziale-situation-bevoelkerung/soziale-situation-wohlbefinden-und-armut/armut-und-materielle-entbehrungen/armut.html> [Zugriffsdatum: 05. Mai 2020].

Bundesamt für Statistik BfS (2020b). Armutsgefährdung. URL: <https://www.bfs.admin.ch/bfs/de/home/statistiken/wirtschaftliche-soziale-situation-bevoelkerung/soziale-situation-wohlbefinden-und-armut/armut-und-materielle-entbehrungen/armutsgefaehrdung.html> [Zugriffsdatum: 05. Mai 2020].

Bundesamt für Statistik BfS (2020c). Internetbasierte Plattformdienstleistungen im Jahr 2019. Internetbasierte Plattform ist in der Schweiz wenig verbreitet. Neuchâtel.

Bundesgesetz betreffend die Ergänzung des Schweizerischen Zivilgesetzbuches (Fünfter Teil: Obligationenrecht) vom 30. März 1911 (AS 27 317). URL: <https://www.admin.ch/opc/de/classified-compilation/19110009/index.html> [Zugriffsdatum: 01. Juni 2020].

Bundesgesetz über den Allgemeinen Teil des Sozialversicherungsrechts (ATSG) vom 6. Oktober 2000 (AS 2002 3371). URL: <https://www.admin.ch/opc/de/classified-compilation/20002163/index.html#a12> [Zugriffsdatum: 01. Juni 2020].

Bundesgesetz über die Alters- und Hinterlassenenversicherung (AHVG) vom 20. Dezember 1946 (AS 63 837). URL: <https://www.admin.ch/opc/de/classified-compilation/19460217/index.html> [Zugriffsdatum: 01. Juni 2020].

Bundesgesetz über die berufliche Alters-, Hinterlassenen- und Invalidenfürsorge (BVG) vom 25. Juni 1982 (AS 1983 797). URL: <https://www.admin.ch/opc/de/classified-compilation/19820152/index.html> [Zugriffsdatum: 01. Juni 2020].

Bundesgesetz über die Krankenversicherung (KVG) vom 18. März 1994 (AS 1995 1328). URL: <https://www.admin.ch/opc/de/classified-compilation/19940073/index.html> [Zugriffsdatum: 01. Juni 2020].

Bundesgesetz über die obligatorische Arbeitslosenversicherung und die Insolvenzenschädigung (Arbeitslosenversicherungsgesetz, AVIG) vom 25. Juni 1982 (AS 1982 2184). URL: <https://www.admin.ch/opc/de/classified-compilation/19820159/index.html> [Zugriffsdatum: 01. Juni 2020].

Bundesgesetz über die Unfallversicherung (UVG) vom 20. März 1981 (AS 1982 1676). URL: <https://www.admin.ch/opc/de/classified-compilation/19810038/index.html> [Zugriffsdatum: 01. Juni 2020].

Dietl, Stefan (2018). *Prekäre Arbeitswelten: von digitalen Tagelöhnern bis zur Generation Praktikum*. Münster: Unrast.

Dittmann, Jörg/Oehler, Patrick (2018). Soziale Arbeit und Armut. In: Böhnke, Petra/Dittmann, Jörg/Goebel, Jan (Hg.). *Handbuch Armut*. Opladen & Toronto: Verlag Barbara Budrich. S. 331–340.

Ecoplan (2017). *Die Entwicklung atypisch-prekärer Arbeitsverhältnisse in der Schweiz. Nachfolgestudie zu den Studien von 2003 und 2010, unter Berücksichtigung neuer Arbeitsformen*. Bern.

educalingo (2020). Wörterbuch. URL: vgl. <https://educalingo.com/de/dic-en/legationary> [Zugriffsdatum: 31. Mai 2020].

Fritze, Agnès/Uebelhart, Beat (2015). Wirkungsorientierung in der Kooperation. In: Merten, Ueli/Kaegi, Urs (Hg.). *Kooperation kompakt. Kooperation als Strukturmerkmal und Handlungsprinzip der Sozialen Arbeit*. Opladen, Berlin & Toronto: Verlag Barbara Budrich. S. 119–133.

- Gazareth, Pascale/Wyss, Malika/Iglesias, Katia (2007). Prekarität der Erwerbsarbeit und Armut. In: Gazareth, Pascale/Juhász, Anne/Magnin, Chantal (Hg.). *Neue soziale Ungleichheit in der Arbeitswelt*. Konstanz: UVK Verlagsgesellschaft mbH. S. 99–126.
- Groenemeyer, Axel (2012). Soziologie sozialer Probleme – Fragestellung, Konzepte und theoretische Perspektiven. In: Albrecht, Günter/Groenemeyer, Axel (Hg.). *Handbuch Soziale Probleme*. 2. Aufl. Wiesbaden: Springer VS. 1. Jg. S. 17–116.
- Handelszeitung (2019a). Bessere Konditionen: Versicherung für Uber-Fahrer. Erschienen am 20. Dezember 2019. In: Handelszeitung. URL: <https://www.handelszeitung.ch/unternehmen/bessere-konditionen-versicherung-fur-uber-fahrer> [Zugriffsdatum: 20. Dezember 2019].
- Handelszeitung (2019b). Uber-Fahrer verdienen 21 Franken pro Stunde. URL: <https://www.handelszeitung.ch/unternehmen/uber-fahrer-verdienen-21-franken-pro-stunde> [Zugriffsdatum: 20. April 2020].
- Hauptert, Bernhard (2007). Rekonstruktion und Intervention. Die Rekonstruktionsmethode als Grundlage der Professionalisierung Sozialer Arbeit. In: Fischer, Wolfram/Giebeler, Cornelia/Goblirsch, Martina/Mieth, Ingrid/Riemann, Gerhard (Hg.). *Fallverstehen und Fallstudien. Interdisziplinäre Beiträge zur rekonstruktiven Sozialarbeitsforschung*. Opladen & Farmington Hills: Budrich. 4. Jg. S. 61–79.
- Heiling, Michael/Kuba, Sylvia (2017). Die Ökonomie der Plattform. Strukturelle und empirische Befunde über die Plattformbranche und ihre PlayerInnen. In: Lutz, Doris/Risak, Martin (Hg.). *Arbeit in der Gig-Economy. Rechtsfragen neuer Arbeitsformen in Crowd und Cloud*. Wien: Verlag des Österreichischen Gewerkschaftsbundes GmbH. S. 28–43.
- Hochuli Freund, Ursula/Stotz, Walter (2015). *Kooperative Prozessgestaltung in der Sozialen Arbeit. Ein methodenintegratives Lehrbuch*. 3. Aufl. Stuttgart: Kohlhammer.
- Horton, Paul B./Leslie, Gerald R. (1965). *The Sociology of Social Problems*. 3. Aufl. New York: Appleton-Century-Crofts.
- Informationsstelle AHV/IV (2020a). Lohnbeiträge an die AHV, die IV und die EO. URL: <https://www.ahv-iv.ch/p/2.01.d> [Zugriffsdatum: 31. März 2020].
- Informationsstelle AHV/IV (2020b). Beiträge der Selbstständigerwerbenden an die AHV, die IV und die EO. URL: <https://www.ahv-iv.ch/p/2.02.d> [Zugriffsdatum: 31. März 2020].
- Informationsstelle AHV/IV (2020c). Selbstständigerwerbende in der schweizerischen Sozialversicherung. URL: <https://www.ahv-iv.ch/p/2.09.d> [Zugriffsdatum: 31. März 2020].
- International Labour Organization (2016). *Non-standard employment around the world. Understanding challenges, shaping prospects*. Genf: International Labour Office.
- Kalleberg, Arne L. (2009). Precarious Work, Insecure Workers: Employment Relations in Transition. In: *American Sociological Review*. 74 Jg. (1). S. 1–22.



- Kanton Zürich (2020a). Personen-/Gütertransport. URL: <https://stva.zh.ch/internet/sicherheitsdirektion/stva/de/StVAIf/LFbpt.html> [Zugriffsdatum: 06. April 2020].
- Kanton Zürich (2020b). Der Weg zum Führerausweis für den Personen- und Gütertransport. URL: [https://stva.zh.ch/internet/sicherheitsdirektion/stva/de/StVAIf/LFbpt/\\_jcr\\_content/contentPar/downloadlist/downloaditems/merkblatt\\_der\\_weg\\_zu.spooler.download.1461915037095.pdf/ZMB009PEGU201605.pdf](https://stva.zh.ch/internet/sicherheitsdirektion/stva/de/StVAIf/LFbpt/_jcr_content/contentPar/downloadlist/downloaditems/merkblatt_der_weg_zu.spooler.download.1461915037095.pdf/ZMB009PEGU201605.pdf) [Zugriffsdatum: 06. April 2020].
- Kehrli, Christin/Knöpfel, Carlo (2014). Neues Handbuch Armut in der Schweiz. Völlig neu überarbeitete Auflage der Publikation «Handbuch Armut in der Schweiz». Luzern: Caritas Verlag.
- Keller, Senta (2019). Der Streit geht weiter. Sind Uber-Fahrer selbstständig erwerbend, oder nicht? URL: <https://www.srf.ch/news/schweiz/der-streit-geht-weiter-sind-uber-fahrer-selbststaendig-erwerbend-oder-nicht> [Zugriffsdatum: 16. Mai 2020].
- Kromrey, Helmut (2001). Evaluation – ein vielschichtiges Konzept: Begriff und Methodik von Evaluierung und Evaluationsforschung. Empfehlungen für die Praxis. In: Sozialwissenschaften und Berufspraxis. 24. Jg. (2). S. 105–131.
- Marti, Michael/Osterwald, Stephan (2004). Prekäre Arbeitsverhältnisse in der Schweiz. In: Die Volkswirtschaft. 77. Jg. (2). S. 43–46.
- Motakef, Mona (2015). Prekarisierung. Bielefeld: Transcript.
- Mückenberger, Ulrich (1985). Krise des Normalarbeitsverhältnisses. In: Zeitschrift für Sozialreform. 56. Jg. (4). S. 415–434.
- Müller, Burkhard (1991). Die Last der grossen Hoffnungen. Methodisches Handeln und Selbstkontrolle in sozialen Berufen. Völlig überarbeitete Neuauflage. Weinheim [etc.]: Juventa.
- OECD (2015). In It Together: Why Less Inequality Benefits ALL. Paris: OECD Publishing.
- Risak, Martin (2017). Gig-Economy und Crowdwork – was ist das? In: Lutz, Doris/Risak, Martin (Hg.). Arbeit in der Gig-Economy. Wien: Verlag des Österreichischen Gewerkschaftsbundes GmbH. S. 12–26.
- Rüegg-Stürm, Johannes (2002). Das neue St. Galler Management-Modell. Grundkategorien einer integrierten Managementlehre. Der HSG-Ansatz. Bern: Haupt.
- Salom, Steve (2018). Der Uber-Schweiz-Chef im grossen Interview. «Ja, wir haben Fehler gemacht». URL: <https://www.blick.ch/news/wirtschaft/der-uber-schweiz-chef-im-grossen-interview-ja-wir-haben-fehler-gemacht-id8617739.html> [Zugriffsdatum: 03. Mai 2020].
- Schedler, Kuno/Proeller, Isabella (2009). New Public Management. 4. Aufl. Bern, Stuttgart & Wien: Haupt.
- Schetsche, Michael (2008). Empirische Analyse sozialer Probleme. Das wissenssoziologische Programm. Wiesbaden: VS Verlag für Sozialwissenschaften.

Schröder, Jan W./Kettiger, Daniel (2001). Wirkungsorientierte Steuerung in der sozialen Arbeit. Ergebnisse einer internationalen Recherche in den USA, den Niederlanden und der Schweiz. Schriftenreihe des Bundesministeriums für Familie, Senioren, Frauen und Jugend. Band 229. Stuttgart: Kohlhammer.

Simon, Hermann/von der Gathen, Andreas (2014). Das grosse Handbuch der Strategieinstrumente. Werkzeuge für eine erfolgreiche Unternehmensführung. 3., aktualisierte und erweiterte Aufl. Frankfurt am Main: Campus-Verlag.

Stallberg, Friedrich/Springer, Werner (Hg.) (1983). «Soziale Probleme»: Zu ihrer Aktualität und Analyse. In: Soziale Probleme: Grundlegende Beiträge zu ihrer Theorie und Analyse. Neuwied & Darmstadt: Hermann Luchterhand Verlag. S. 1–22.

Staub-Bernasconi, Silvia (1994). Soziale Probleme – soziale Berufe – soziale Praxis. In: Heiner, Maja/Meinhold, Marianne/Spiegel, Hiltrud/Staub-Bernasconi, Silvia (Hg.). Methodisches Handeln in der Sozialen Arbeit. Freiburg im Breisgau: Lambertus. S. 11–101.

Thiersch, Hans (2002). Sozialpädagogik – Handeln in Widersprüchen? In: Otto, Hans-Uwe/Rauschenbach, Thomas/Vogel, Peter (Hg.). Erziehungswissenschaft: Professionalität und Kompetenz. Opladen: Leske + Budrich. S. 209–222.

Thole, Werner (Hg.) (2012). Soziale Arbeit als Profession und Disziplin. Das sozialpädagogische Projekt in Praxis, Theorie, Forschung und Ausbildung – Versuche einer Standortbestimmung. In: Grundriss Soziale Arbeit. Ein einführendes Handbuch. 4. Aufl. Wiesbaden: VS Verlag für Sozialwissenschaften. S. 19–70.

Uber Technologies (2019a). Geld verdienen mit Fahren. URL: <https://www.uber.com/de-CH/drive/resources/b121-professioneller-fahrer-werden/> [Zugriffsdatum: 29. Dezember 2019].

Uber Technologies (2019b). Partnerschutz mit AXA XL. URL: <https://www.uber.com/de-CH/blog/partnerschutz-mit-axa-xl/> [Zugriffsdatum: 31. März 2020].

Uber Technologies (2020a). Voraussetzungen. URL: <https://www.uber.com/ch/de/drive/requirements/> [Zugriffsdatum: 06. April 2020].

Uber Technologies (2020b). Fahrzeuganforderungen in der deutschsprachigen Schweiz. URL: <https://www.uber.com/ch/de/drive/requirements/vehicle-requirements/> [Zugriffsdatum: 06. April 2020].

Uber Technologies (2020c). Angebot auf Fahrzeuge für Uber Partner-Fahrer. URL: <https://www.uber.com/ch/de/drive/vehicle-solutions/new-car-discounts/> [Zugriffsdatum: 07. April 2020].

Uber Technologies (2020d). Trouvez un véhicule. <https://www.uber.com/ch/de/drive/vehicle-solutions/> [Zugriffsdatum: 07. April 2020]

Uber Technologies (2020e). Die Uber App weltweit nutzen. URL: <https://www.uber.com/global/de/cities/> [Zugriffsdatum: 21. März 2020].

- Uebelhart, Beat/Zängl, Peter (Hg.) (2013a). Das Konzept des Social-Impact-Modells – Logik, Grundsätze und Phasen. In: Praxishandbuch zum Social-Impact-Modell. 1. Aufl. Baden-Baden: Nomos. S. 15–28.
- Uebelhart, Beat/Zängl, Peter (Hg.) (2013b). SIM-Phase 1: Problemkonstruktion. Einordnung der Phase «Problemkonstruktion» im Social-Impact-Modell. In: Praxisbuch zum Social-Impact-Modell. 1. Aufl. Baden-Baden: Nomos. 36. Jg. S. 139–144.
- Uebelhart, Beat/Zängl, Peter (Hg.) (2013c). Die Konstruktion Sozialer Probleme und ihrer Folgen – In drei Schritten vom Problem zum Ziel. In: Praxisbuch zum Social-Impact-Modell. 1. Aufl. Baden-Baden: Nomos. S. 145–151.
- Uebelhart, Beat/Zängl, Peter (Hg.) (2013d). SIM-Phase 2: Lösungskonstruktion. Einordnung der Phase «Lösungskonstruktion» im Social-Impact-Modell. In: Praxisbuch zum Social-Impact-Modell. 1. Aufl. Baden-Baden: Nomos. S. 195–197.
- Uebelhart, Beat/Zängl, Peter (Hg.) (2013e). SIM-Phase 3: Umsetzung. Einordnung der Phase «Umsetzung» im Social-Impact-Modell. In: Praxisbuch zum Social-Impact-Modell. 1. Aufl. Baden-Baden: Nomos. S. 219–225.
- Uebelhart, Beat/Zängl, Peter (Hg.) (2013f). Wirkungsevaluation im Social-Impact-Modell. In: Praxisbuch zum Social-Impact-Modell. 1. Aufl. Baden-Baden: Nomos. S. 269–286.
- Uebelhart, Beat/Zängl, Peter (Hg.) (2013g). SIM-Phase 4: Wirkungsevaluation. Einordnung der Phase «Wirkungsanalyse» im Social-Impact-Modell. In: Praxisbuch zum Social-Impact-Modell. 1. Aufl. Baden-Baden: Nomos. S. 265–268.
- Uebelhart, Beat/Zängl, Peter (Hg.) (2013h). Fazit und Ausblick. In: Praxisbuch zum Social-Impact-Modell. 1. Aufl. Baden-Baden: Nomos. S. 301–304.
- Unia (2019). Über-Fahrer/innen um fast eine halbe Milliarde betrogen, Behörden müssen handeln. URL: <https://www.unia.ch/de/aktuell/aktuell/artikel/a/16414> [Zugriffsdatum: 16. Mai 2020].
- Verordnung über die berufliche Alters-, Hinterlassenen- und Invalidenvorsorge (BVV 2) vom 18. April 1984 (AS 1984 543). URL: <https://www.admin.ch/opc/de/classified-compilation/19840067/index.html> [Zugriffsdatum: 01. Juni 2020].
- Verordnung über die Unfallversicherung (UVV) vom 20. Dezember 1982 (AS 1983 38). URL: <https://www.admin.ch/opc/de/classified-compilation/19820361/index.html> [Zugriffsdatum: 01. Juni 2020].
- Weiss, Carol H. (1974). Evaluierungsforschung: Methoden zur Einschätzung von sozialen Reformprogrammen. Opladen: Westdeutscher Verlag.
- Widmer, Dieter (2015). Recht für die Praxis. Die Sozialversicherung in der Schweiz. 10. Aufl. Zürich, Basel, Genf: Schulthess.

Zängl, Peter (2011). Das Social-Impact-Modell und seine Anwendung in Deutschland. In: Fritze, Agnès/Maelicke, Bernd/Uebelhart, Beat (Hg.). Management und Systementwicklung in der Sozialen Arbeit. 1. Aufl. Baden-Baden: Nomos. S. 312–335.