

UWE MAUCH WOLFGANG FREITAG FRANZ ZAUNER

WORKING PUR

Reportagen aus der Arbeitswelt



OGB VERLAG

Die Sachverhalte in diesem Buch wurden von den Autoren und vom Verlag sorgfältig erwogen und geprüft, dennoch kann eine Garantie nicht übernommen werden. Eine Haftung der Autoren bzw. des Verlages und seiner Beauftragten für Personen-, Sach- und Vermögensschäden ist ausgeschlossen.

Bitte beachten Sie unsere Website:
www.oegbverlag.at

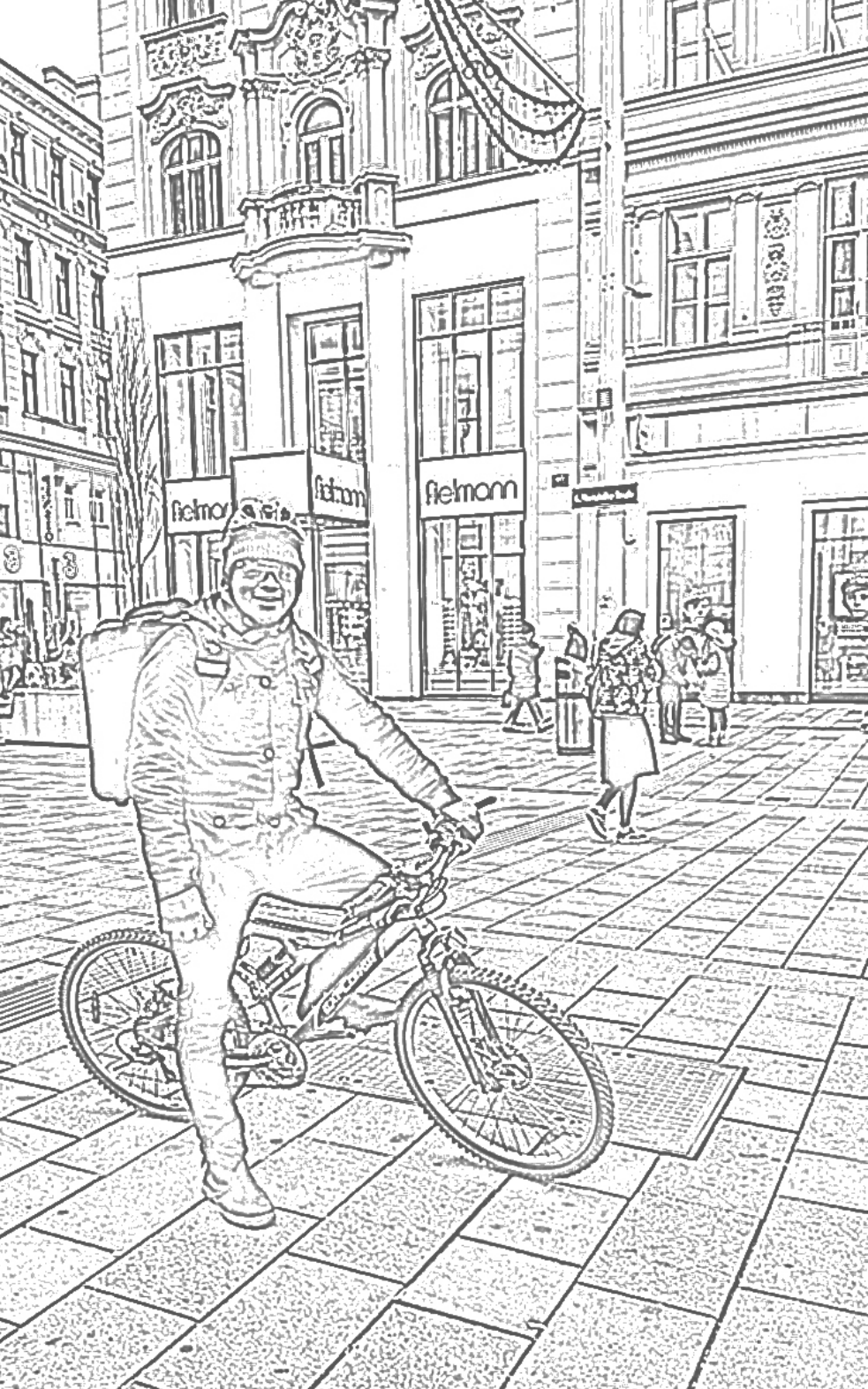
Anmerkung zur Schreibweise:
Auf Wunsch der Autoren wurden die Texte individuell gegendert.

Umschlaggestaltung: Thomas Jarmer
Layout und Grafik: Walter Schauer
Fotos: Uwe Mauch/Franz Zauner/Wolfgang Freitag

Medieninhaber: Verlag des Österreichischen Gewerkschaftsbundes GesmbH, Wien
© 2018 by Verlag des Österreichischen Gewerkschaftsbundes GesmbH, Wien
Hersteller: Verlag des ÖGB GesmbH, Wien
Verlags- und Herstellungsort: Wien
Printed in Austria
ISBN 978-3-99046-308-6

Inhalt

Vorwort	7
Der UBER-Mutige	9
<i>Thomas Moldaschl: „Wildwest-Angebot“</i>	17
Die Mental-Trainerin	23
<i>Birgit Radl-Wanko: „Wird nicht berücksichtigt“</i>	31
Der letzte Mann	39
<i>Harald Schmid: „Einsame Zeiten“</i>	47
Die Spät-Berufene	55
<i>Judith Pühringer: „Kein individuelles Versagen“</i>	60
Der Service-Mann	69
<i>Ilse Leidl-Krapfenbauer: „Zu wenig Personal“</i>	75
Der Zerriebene	83
<i>No Name: „Pfusch am Bau“</i>	89
Die Anwältin der Flüchtlinge	97
<i>Barbara Preitler: „Eigenartige Schmerzzustände“</i>	105
Der kranke Aushelfer	111
<i>Katarina Staronová: „Wie deren Leibeigene“</i>	119
Tod einer Anstalt	127
<i>Stephan Schulmeister: „Geld gibt es im Überfluss“</i>	135
Die verlorene Kämpferin	145
<i>Ute Andorfer: „Das Schlimmste verhindert“</i>	153



DER UBER-MUTIGE

Als Fahrradbote riskiert er sein Leben. Von den Rekordgewinnen des weltweit expandierenden Transport-Anbieters profitiert er nur marginal.

Avocado-Toasts. Vor Weihnachten waren Avocado-Toasts der große Renner in Wien. Und: Süßkartoffel-Pommes haben sich sechs Mal besser verkauft als herkömmliche Pommes. Weiß der große Datenkonverter der Plattform Uber Eats. Er registriert auch, dass Orlando an diesem Freitag um 11:02 Uhr mit dem rechten Daumen über sein am Lenker festgezurrtes Mobiltelefon streicht, um damit der Community des Zustelldienstes in Echtzeit mitzuteilen: „Hallo! Ich befinde mich mit meinem Fahrrad auf der Wiener Mariahilfer Straße, Ecke Stiftgasse. Und ich bin einsatzbereit.“

Was die Community der minutiös durchgetakteten Logistikplattform nicht erfährt: Orlando ist ein netter Mensch, 28 Jahre alt, gut ausgebildet in seiner Heimat Nicaragua (als Wirtschaftsingenieur), verheiratet mit einer Österreicherin, stolzer Vater eines Sohnes im Kindergartenalter, leidenschaftlicher Volleyballer in seiner Jugend, mit ambitionierten beruflichen Plänen. Derzeit arbeitet er als Aufseher im Technischen Museum Wien mit 30-Stunden-Anstellung. Und wenn es der Dienstplan dort zulässt, tritt er für Uber Eats in die Pedale.

Die Welt des Transport- und Zustellwesens ist in Bewegung geraten. Wie ein Rennrad im höchsten Gang dreht sie sich. Vor dreißig Jahren tauchten in Wien die

ersten Fahrradkuriere auf. Es dauerte dann noch einige Jahre, bis sie den alteingesessenen Taxiunternehmen und deren Funkzentralen ernsthaft Sorgen bereiten konnten. Heute vergeht kein Jahr ohne optimierte neue Angebote – für Menschen, die ihre Unterlagen, ihr Essen oder sich selbst transportieren lassen. Und Uber ist hier auf der Überholspur. Das Unternehmen, das als Start-up gegründet wurde, konnte sich mit seinen Smartphone-Apps als erstes eine Art Kommandobrücke zwischen den Bot_innen und deren Kund_innen bauen, ohne dabei selbst ein reales Risiko einzugehen.

Was die Community auf ihren Apps auch nicht sieht: Dass Orlando schon vor einer halben Stunde in einem Wiener Außenbezirk auf sein Rad gestiegen ist, um sich unentgeltlich dem Zentrum von Angebot und Nachfrage zu nähern. Aus gutem Grund: Laut Uber-Datensammlung werden in Kürze die ersten Aufträge eingehen, rund um die „Mahü“ ist besonders viel Verkehr zu erwarten.

Auch auf der App nicht angezeigt: dass Orlando seine Arbeit heute mit einem geborgten, zu kleinen Fahrrad antreten muss. „Weil mir bei einer abendlichen Zustellung vor ein paar Tagen der Lenker meines Fahrrads in der Mitte durchgebrochen ist“, erklärt er während des Wartens auf den ersten Auftrag.

Wird ihm die Wartezeit abgegolten? Nein. In der schönen Jahreszeit sitzt der Bote mit anderen auf den Bänken der Einkaufsstraße. Doch draußen ist es heute kalt. Er wärmt daher seine Hände an einem Fastfoodketten-Kaffee. Bald Mittag, da leuchtet der erste Auftrag auf seinem Handy auf: Restaurant am Beginn der Gumpendorfer Straße. Ordert Abholung.

Orlando wischt am schnellsten. Dann verlässt sich einer, der noch nicht lange für Uber Eats fährt, auf Google. Doch Google ist kein Wiener, die Suchmaschine durchblickt das kleine Gassenwerk mit all seinen Einbahnen nicht. So kann man bei Uber live mitverfolgen, wie der Bote mit der Kirche ums Kreuz fährt, wie man so schön sagt, und wie das unnötig Energie kostet.

Doch Orlando ist jung. „Ich möchte eine Firma gründen und mein eigenes Geld verdienen“, erzählt er vor der ersten rot geschalteten Ampel auf der Zweierlinie. Um bei der nächsten Ampel hinzuzufügen: „Ich habe einen Freund in Nicaragua. Wir kennen uns vom Studium in Managua. Gemeinsam haben wir einen konkreten Business-Plan erstellt.“ Seine Geschäftsidee erinnert entfernt an das Uber-Modell: Weil die Nagelstudios in Nicaragua nur Ware eines lokalen Produzenten führen, die bei der Kundschaft zu wünschen übrig lässt, will er Top-Qualität aus Deutschland importieren. „Wenn alles gut geht, eröffne ich den Deutschen einen neuen Markt. Und den Nagelstudios in meiner Heimat kann ich erstklassige Ware zukommen lassen.“ In dieser Nische soll am Ende auch für ihn und seinen Kompagnon Zählbares übrig bleiben.

Vorerst muss er jedoch noch fest Stoff geben. Die Zustellung von warmen Speisen erfordert ein strenges Zeitregiment. Der Papiersack mit dem Logo von Uber Eats steht bereits auf der Budel des Restaurants in Gumpendorf. Der Kellner grüßt, der Bote grüßt, dann wischen beide über die OK-Felder ihrer Mobilgeräte. Wisch und weg! Schon sitzt Orlando wieder auf seinem betagten Rad. Neun Minuten hat er Zeit, um die beiden

Burger zu einem Studentenheim im achten Bezirk zu befördern. Das ist an sich machbar. Würde ihm nicht sein Telefon erneut einen groben Umweg anzeigen. Mit Google gib' dir die Kugel! Jage mit hohem Tempo durch Einbahnstraßen, auch solchen, die für Radfahrer_innen nicht geöffnet sind!

Orlando, der Familienvater, der Unternehmer in spe, kann von Glück reden, dass er noch am Leben ist. Die Fahrrad-Unfallstatistik in Wien spricht nicht für ihn und seine aggressive Fahrweise. Mit Schrecken erinnert er sich an seine Vollbremsung auf dem Radweg der Ringstraße, als ihm ein kleines Kind vor den damals noch heilen Fahrradlenker lief und es ihn selbst „fünf Meter durch die Luft schleuderte“.

Der eilige Bote ist heute einer von zigtausenden freien Mitarbeiter_innen von Uber. Die Plattform wurde im Jahr 2009 in den Straßen von San Francisco gegründet und rast seither über alle Kontinente. Sie ist bereits in mehr als 600 Städten in mehr als 70 Ländern der Welt abrufbar. Österreich erreichte sie im Jahr 2013, seit Dezember 2016 lässt sie in Wien auch Mahlzeiten zustellen. Auf die Frage, wie viele Bot_innen für die Uber Austria GmbH arbeiten, erklärt ein Sprecher in der Wiener Niederlassung: „Das können wir nicht genau sagen, das variiert.“ Eine andere Zahl darf er nennen: Für Support und Marketing sind für seine Firma in Österreich elf Menschen zuständig.

Zwei Studentinnen warten bereits vor dem Eingang ihrer Unterkunft in der Pfeilgasse. Dank ihrer App konnten sie bis zur Zustellung mitverfolgen, wo sich ihr Burger-Bringer gerade befindet. Ihnen tischt Uber ein

sauberes Image auf: Wähle auf deinem Handy bequem das Restaurant deines Vertrauens und worauf du gerade Appetit hast, und wir liefern dir's in wenigen Minuten nach Hause! Die gut 300 Restaurantbetreiber_innen, die den Fahrtendienst derzeit in Wien in Anspruch nehmen, erhoffen sich wiederum, parallel zu ihrer Stamm- und Laufkundschaft neue Segmente zu erschließen. Über will zudem Umweltschützer sein: Dank Uber würden auch weniger Autos durch die Stadt fahren.

Der Bote nimmt die gut verpackten Burger vorsichtig aus dem quadratischen Warmhalte-Rucksack, wünscht guten Appetit, bestätigt mit seinem Daumen die Zustellung und ist mit seinen Gedanken schon beim nächsten Auftrag. Rand-Notiz: Von dem Geld, das er soeben eingefahren hat, kann er sich nicht einmal einen Spray für die Fahrradkette kaufen, geschweige denn einen neuen Lenker oder ein neues Fahrrad.

Der Sprecher von Uber erklärt, dass man Orlando einen genialen Arbeitsplatz bietet. Dank Uber könne sich der leidenschaftliche Radfahrer verwirklichen und dabei zusätzlich Geld verdienen. Die Betonung liegt auf „zusätzlich“. Orlando bekommt für Abholung und Zustellung der beiden Burger knapp 5 Euro. Sein Honorar scheint sofort auf seinem Display auf. Es ist genau geregelt: Für die Abholung zahlt ihm Uber 2,76 Euro, für die Zustellung 1 Euro, für jeden gefahrenen Kilometer werden 83 Cent verrechnet. Das Honorar wird am Dienstag der Folgewoche auf das Bankkonto des flotten Boten überwiesen.

Orlando will sich nicht beklagen. Er betont, dass er freiwillig für Uber Eats arbeite, weil er gerne schnell

Fahrrad fahre, auch, weil die Uber-Menschen so sympathisch seien. Was er nicht sagt: Dass er dank seiner Anstellung beim Museum und der dort garantierten Sozialleistungen all das, was Österreich zu einem lebenswerten Land macht, in Anspruch nehmen kann: Urlaub, wenn er eine Pause benötigt, Krankenstand, wenn er krank ist, sowie eine Versicherung für Arbeitslosigkeit und Älterwerden.

Uber Eats spricht seine Kuriere als Partner_innen an. Das ist einigermaßen erstaunlich. Stellen die Uber-Bringer keine Speisen zu, bekommen sie kein Geld. Protestieren Beschäftigte gegen ihre Arbeitsbedingungen, können sie sich nicht an einen Betriebsrat wenden. Weil es keinen gibt. Die internen Uber-Kritiker fragen dennoch: Warum verdienen wir so wenig? Was, wenn ich krank, arbeitslos, alt bin? Was, wenn ich Urlaub machen will? Was, wenn mir mein Rad gestohlen wird? Sie beklagen, dass sie von Uber Eats mit Hungerlöhnen abgespeist werden. Wo bleibe da die von Uber bei jeder Gelegenheit ins Treffen geführte Partnerschaft?

Der zweite Auftrag an diesem Freitag führt Orlando zu einem Bistro in der Westbahnstraße (7. Bezirk) und weiter zu einer Kundin in der Wickenburggasse (8. Bezirk). Die Zeit drängt, erneut. Der Uber-Mutige muss wieder riskieren. Er brettet die Neubaugasse hinunter! Gegen die Einbahn! Autos weichen aus. Kurzfristig verabschiedet sich dann Google komplett von Orlando. Kein Signal! Das kann bei bestimmten Wetterlagen vorkommen, sagt er. Immerhin stimmt nun die Richtung. Geschickt lenkt er sein Rad zwischen den Straßenbahnschienen der Josefstädter Straße, vorbei an bremsenden

Autos und vorgezogenen Haltestellen, weit entfernt vom Genuss-Radfahren in der Freizeit.

Auch die zweite Kundin wartet vor dem Haustor. Orlando wünscht wieder guten Appetit. Er ist jetzt seit bald eineinhalb Stunden auf dem Rad und hat weniger als 10 Euro verdient. Nachdenken darf er darüber nicht – kann er im Moment auch nicht. Nächster Auftrag: Laurenzerberg, hinterm Schwedenplatz.

Er möge anrufen, wenn er vorm Haus ist, man werde ihm die Bestellung nach draußen bringen. Lässt ihn der Auftraggeber wissen. Zustellung dann bitte auf Taborstraße 2. Luftlinie ist das weniger als einen Kilometer vom Restaurant entfernt von hier, und doch steht dem Boten eine kleine Weltreise bevor. Denn niemand macht ihn darauf aufmerksam, dass sich der Eingang zur Taborstraße 2 in der Großen Mohrengasse befindet. Wertvolle Minuten zur Primetime verstreichen, im Laufschritt, im Such-Modus. Der Bote lässt dabei buchstäblich Geld auf der Straße liegen.

Sein Fahrrad steht derweil vor dem Haus, versperrt, aber unbeaufsichtigt. Das Diebstahl-Risiko trägt der Partner von Uber, alleine. Da! Endlich! Dort drüben wartet der Hungrige! Immerhin: Heute lässt es Uber Eats krachen und bezahlt für Abholungen aus dem ersten Bezirk einen Bonus von 10 Prozent. Es regnen flotte 4 Euro auf Orlandos Konto, die er jedoch nicht flott verdient hat.

„Keine Freude“, erklärt der Kurier dann, bereite ihm die Argentinierstraße, die vom Karlsplatz hinauf zum Hauptbahnhof führt. Weil seine Kräfte langsam schwinden, denkt er über den Kauf eines gebrauchten Elektro-

Fahrrads nach. „Noch habe ich nichts Passendes im Internet gefunden“, sagt Orlando. E-Bikes sind noch immer sehr teuer. Er müsste also sehr, sehr lange für Uber fahren, um sich mit den Erlösen so ein Dienstfahrzeug leisten zu können. Nehmen wir nur den vergangenen Samstag: Da war er über Mittag drei Stunden und 20 Minuten unterwegs und hat dafür exakt 19,49 Euro überwiesen bekommen.

Ein Freund habe ihn gefragt, warum er sich diese Arbeit antue. Doch Orlando bleibt dabei: „Ich fahre gerne. Und wenn man etwas gerne macht, spielt das Geld keine große Rolle.“ Sein Fahrrad will er selbst reparieren, in der WUK-Fahrradwerkstätte, die übrigens – diametral entgegengesetzt zur modernen Wirtschaftslogik – noch auf dem Prinzip Solidarität basiert. Doch mit der Reparatur muss er noch warten. Morgen hat er Dienst im Museum, und am Sonntag fährt er wieder für Uber. Damit sein Plan Realität wird: „Mit vierzig will ich ein gutes Leben führen und andere an meinen Gewinnen teilhaben lassen.“

Latest news: Seit wenigen Wochen bietet Uber Eats seinen Kurieren eine Unfallversicherung an. Diese „Zusatzleistung“ würde Uber Eats finanziell „erheblich“ belasten, heißt es auf Nachfrage, man wolle damit soziale Verantwortung beweisen. Zudem wurde eine Trinkgeld-App eingerichtet.

Thomas Moldaschl:

„Wildwest-Angebot“

Es gibt mehrere Gründe, die Dienste von Uber und Co. nicht in Anspruch zu nehmen. **Thomas Moldaschl**, Wirtschaftsexperte bei der Gewerkschaft vda, erklärt, warum das Silicon Valley unser Leben bequemer macht, gleichzeitig aber den Sozialstaat aushöhlt und die Selbstausbeutung fördert.

Was missfällt Ihnen an Uber?

Die Firma Uber bezahlt für ihre Gewinne keine Steuern in Österreich, verwendet allerdings die hier vorhandene Infrastruktur. Das Unternehmen hält sich auch nicht an bestehende Regularien für Arbeitszeiten oder kollektivvertragliche Mindestlöhne, indem es seinen Fahrer_innen die fixe Anstellung als Arbeitnehmer_innen verweigert. Dadurch ist kein fairer Wettbewerb möglich. Klassische Beförderungsunternehmen haben das Nachsehen.

Hält sich Uber an bestehende Gesetze?

Das schon, Uber nutzt aber die vorhandenen Lücken rücksichtslos aus. Es ist das ewige Dilemma, dass neue Unternehmensmodelle schnell entstehen, die Gesetze aber nicht so schnell angepasst werden können. Wir befinden uns derzeit in einer Zwischenphase, in der bereits neue digitale Vertriebs- und Arbeitsorganisationen existieren, der gesetzliche Rahmen dafür aber noch nicht entsprechend weiterentwickelt bzw. beschlossen wurde.

Sie kritisieren auch, dass die Taxifahrer_innen von Uber keine Prüfung ablegen und keine Ortskenntnisse nachweisen müssen.

Ja. Darüber hinaus führt Uber keine Sicherheits-Checks durch, was in anderen Städten Fahrgäste bereits erheblich gefährdet hat.

Müssen die Fahrer_innen von Uber für ihre Arbeit Steuer zahlen?

Ihre Bezahlung stellt ein Einkommen aus selbstständiger Tätigkeit dar und ist somit regulär zu versteuern. Betragen die nicht lohnsteuerpflichtigen Einkünfte mehr als 730 Euro pro Jahr, ist eine Einkommenssteuererklärung verpflichtend. Viele wissen das nicht und sind dann über die Nachzahlungsforderungen des Fiskus überrascht.

Und wie bewerten Sie die Performance von Uber als Arbeitgeber?

Ganz schlimm: Wer so wie der Fahrradbote Orlando für Uber fährt, ist nicht sozialversichert. Das heißt, das Unternehmen weigert sich, seine Sorgfaltspflicht als Arbeitgeber zu erfüllen. Denn faktisch ist der Bote Arbeitnehmer von Uber. Er muss die Uber-App verwenden, bekommt die Aufträge von Uber und wird von Uber bezahlt. Die Lenker_innen stehen somit in einem Abhängigkeitsverhältnis.

Orlando selbst sieht das Zustellen von Essen nicht als Arbeit an ...

Orlando verpflichtet sich, eine Leistung für Uber zu erbringen, und wird dafür bezahlt – das ist selbstverständlich Erwerbsarbeit. So wie Uber Eats derzeit organisiert ist, ist er de facto ein Selbstständiger.

Ist er damit für die Gewerkschaft kein Thema?

Streng genommen fällt seine Tätigkeit nicht in unsere Vertretung. Auf der anderen Seite: Scheinselbstständigkeit wie jene

bei Uber Eats wirkt sich auch auf die regulär beschäftigten Fahrradbot_innen aus. Denn die Konkurrenz wird gezwungen, ähnlich zu agieren, um wettbewerbsfähig zu bleiben.

Also doch?

Um die Lücke in der Interessenvertretung von Selbstständigen bzw. Ein-Personen-Unternehmen zu schließen, haben wir 2017 die gewerkschaftliche Initiative vidaflex gegründet. Diese nimmt sich der Bedürfnisse der Zielgruppe an. Und bei Scheinselbstständigkeit kämpfen wir dafür, dass Betroffene zu ihrem gesetzlich verbrieften Recht kommen und auch ein reguläres Beschäftigungsverhältnis erhalten.

Was fordern Sie von der Uber-Firmenleitung?

Bei Uber handelt es sich de facto um eine digitale Vertriebsmethode. Die Firma sollte endlich ihre gesellschaftliche Verantwortung wahrnehmen. Sie soll die Fahrer_innen regulär beschäftigen, für eine reguläre Versteuerung des Einkommens (Arbeitgeberanteile, Lohnnebenkosten) und der Gewinne sorgen und sich ohne Umgehungen an die in Österreich geltenden Gesetze halten. Solange dies nicht der Fall ist, handelt es sich hier um ein Wildwest-Angebot, bei dem Uber jegliche Verantwortung von sich schiebt, die hier erzielten Gewinne aber sehr wohl einstreift.

Es dringt inzwischen Kritik von Uber-Beschäftigten an die Öffentlichkeit. Gibt es gewerkschaftliche Initiativen, die sie unterstützen?

Allen unselbstständig Beschäftigten stehen wir immer zur Verfügung. Beim Uber Eats-Konkurrenten Foodora ist es uns gelungen, einen Betriebsrat zu gründen, den wir laufend mit gewerkschaftlicher Expertise unterstützen.

Aus der Erfahrung mit Amazon: Was können nationale Gewerkschaften bewirken, um die Arbeitsbedingungen bei diesen weltweit agierenden Plattformen nachhaltig zu verbessern?

Das ist ein langwieriger harter Kampf. Aber das war bei allen Arbeitskämpfen so. Die Gewerkschaften sind international gut vernetzt. Wir unterstützen uns gegenseitig bei Protestaktionen. Wir lobbyieren gemeinsam bei nationalen und europäischen Gesetzgebern. Nur so können wir den Konzernen die Stirn bieten und Widerstand gegen unfaire Freihandelsabkommen leisten. TTIP oder CETA würden den Konzernen übrigens noch mehr Macht geben.

Uber wirbt damit, ein grüner Vorreiter zu sein, weil die eigenen Kuriere helfen würden, Verkehr zu vermeiden. Ist da was dran?

Dieses Argument ist völlig aus der Luft gegriffen. Durch Uber wird kein bestehender Verkehr reduziert, sondern im Gegenteil: es wird zusätzlicher generiert. Der Marketingaufwand von Uber rechnet sich nur, wenn das Unternehmen massiv wächst. Und das geht nur, wenn mehr Menschen die Angebote in Anspruch nehmen. Folglich entsteht mehr Verkehr.

Themenwechsel: Werden die Lenker_innen, die in den Bussen mit der Aufschrift „Flixbus“ unterwegs sind, fair bezahlt?

Wenn es sich um in Österreich gemeldete Fahrer_innen handelt, sorgen wir als Gewerkschaft vida gemeinsam mit den Betriebsrät_innen dafür, dass sie fair nach den von uns verhandelten Kollektivverträgen bezahlt werden.

Warum lassen sich gestandene Unternehmen wie Blaguss oder Dr. Richard vor dem Billig-Flixbus-Karren spannen?

Flixbus hat es durch die aggressive Preisstrategie geschafft, auf dem Fernbus-Markt die gesamte unabhängige Konkurrenz zu verdrängen. Andere Anbieter wie Blaguss oder Dr. Richard können daher gar nicht anders: sie müssen entweder für Flixbus fahren oder auf die Einnahmen aus diesem Geschäft zur Gänze verzichten.

Sind Sie Kunde von Amazon, Uber, Flixbus?

Früher habe ich Amazon häufiger genutzt. Heute versuche ich, soweit wie möglich auf andere Angebote zurückzugreifen. Uber und Flixbus habe ich bisher nicht benötigt. Kurze Strecken fahre ich mit den Wiener Linien oder ich gehe zu Fuß. Für längere Strecken ist die Bahn einfach bequemer.

Höhlen Kund_innen von Amazon, Uber oder Flixbus den Sozialstaat aus?

Es wäre zu kurz gegriffen, den Kund_innen die Verantwortung zuzuschieben. Digitale Vertriebswege sind erfolgreich, weil sie bequemer zu nutzen sind als viele klassische Kanäle. Doch das muss nicht zwingend heißen, dass die Beschäftigten dieser Unternehmen nicht sozial abgesichert sein und nicht für menschenwürdige Löhne arbeiten können. Am Ende sind auch Amazon, Uber oder Flixbus darauf angewiesen, dass es genug Menschen gibt, die es sich leisten können, ihre Dienste in Anspruch zu nehmen.

Weiterführende Informationen unter: www.vida.at

Verfasst von

Uwe Mauch, Journalist

Wolfgang Freitag, Journalist

Franz Zauner, Journalist

Arbeiten 4.0. Viel wird derzeit über die rasanten Veränderungsprozesse im Zuge der vierten industriellen Revolution diskutiert. Der Druck auf jene, die (noch) beschäftigt sind, steigt in nahezu allen Branchen. Jahrhundertalte Berufsfelder lösen sich auf, Menschen werden durch Maschinen ersetzt. Die Effizienzsteigerung, in vielen Unternehmen oberstes Gebot, diktiert das Arbeitstempo. Wohin diese Entwicklung führt, ist derzeit nicht absehbar. Parallel und als Konsequenz dieser Transformation entstehen neue Arbeits- und Erwerbsformen. Das duale System von Arbeit-Geben und Arbeit-Nehmen weicht auf. Auf Erwerbstätige kommen daher neue Herausforderungen zu.

Die Journalisten *Uwe Mauch*, *Wolfgang Freitag* und *Franz Zauner* haben sich von ihren Schreibtischen entfernt, um sich in der modernen Arbeitswelt kundig zu machen. Sie haben Menschen in 16 unterschiedlichen Branchen an deren Arbeitsplätzen aufgesucht. In seriöser Reporter-Manier beschreibt das Autorentrio konkret geleistete Arbeit, aber auch Hoffnungen und Sorgen, die damit verbunden sind.

Working pur: Das Spektrum ihrer modernen Working Heroes reicht vom Uber-Fahrradboten bis zur Lehrerin in einer Neuen Mittelschule, vom Run-down-Manager einer Wiener Großbank bis zur Flüchtlingsberaterin der Diakonie. Jede Reportage wird durch eine Expertise ergänzt, in der Branchen-Insider in Interviews den Status quo beschreiben und auf Problemzonen aufmerksam machen.

www.oegbverlag.at

ISBN 978-3-99046-308-6

