

Die Qualität des urbanen Lebens hängt unmittelbar von den Bewegungsmöglichkeiten der Menschen ab. Menschen, die in Städten leben, sind ständig in Bewegung, z. B. um zur Arbeit oder zur Schule zu gehen, oder um andere Menschen zu treffen. Viele Großstädte, so auch in Brasilien, kämpfen jedoch mit historisch gewachsenen, unzureichenden Verkehrssystemen, die alltägliche Bewegungen einschränken

Der Verkehrskollaps São Paulos zwischen Ungleichheit und Digitalisierung

von Thais Benedetti*

und Ungleichheiten reproduzieren. Die daraus resultierende Unzufriedenheit hat in Brasilien verschiedene soziale Bewegungen hervorgebracht, die zukunftsorientierte Lösungen fordern. Ebenso bietet die Digitalisierung neue Mittel den Verkehr zu organisieren. Vor diesem Hintergrund erläutere ich in diesem Artikel einige Wechselwirkungen, die sich zwischen der Entwicklung sozialer Ungleichheiten und der Digitalisierung des Verkehrssystems in São Paulo eröffnet haben.

Unter der Regierung der Arbeiterpartei PT wuchs das brasilianische BIP zwischen 2003 und 2013 um 64 Prozent. Die starke wirtschaftliche Entwicklung wurde umverteilt und 29 Millionen Menschen aus der Armut befreit, wodurch eine aufstrebende Klasse¹ auf der Grundlage von Sozialprogrammen und Geldtransfers geschaffen wurde. Diese Geldtransfers führten zu einer exponentiellen Nachfrage nach Gütern. Dadurch stieg etwa die Automobilproduktion im Land in diesem Zeitraum um 109 Prozent. Die unzureichende öffentliche Verkehrsinfrastruktur São Paulos in Verbindung mit der steigenden Anzahl von Autos auf den Straßen führte zu einem Zusammenbruch des Verkehrssystems. Tatsächlich wurden die Staus mit dem Erfolg des Entwicklungsmodells der PT schlimmer und beeinträchtigten die Qualität des städtischen Lebens, insbesondere auch von Menschen, die am Rande der Stadt leben. Während die aufstrebende Klasse beträchtlich an sozialer Mobilität und Komfort gewinnen konnte, sind die Grenzen dieses Aufwärtstrends in ihrer alltäglichen Mobilität offensichtlich geworden.

Die daraus resultierende Unzufriedenheit äußerte sich in den Protesten vom Juni 2013. In São Paulo wurden Demonstrationen vom Movimento Passe Livre² organisiert, einer sozialen Bewegung, die seit über einem Jahrzehnt daran arbeitet, die Öffentlichkeit für das Recht auf kostenlose öffentliche

Verkehrsmittel zu mobilisieren. Diese Bewegung trifft in São Paulo auf besondere historisch gewachsene Verhältnisse. São Paulo wurde in den 50er Jahren zum Zentrum der Autoindustrie. Seitdem priorisiert die Stadtentwicklungspolitik den motorisierten Individualverkehr, während Investitionen in den öffentlichen Verkehr gering blieben. Durch den Aufstieg der Mittelklasse in den 70er Jahren wurden Autos zum dominierenden Verkehrsträger für diejenigen, die es sich leisten konnten. Vor diesem geschichtlichen Hintergrund vereinten die Proteste von 2013 Studierende der aufstrebenden Klasse mit der etablierten Mittelschicht, um Reformen des Verkehrssystems zu fordern.

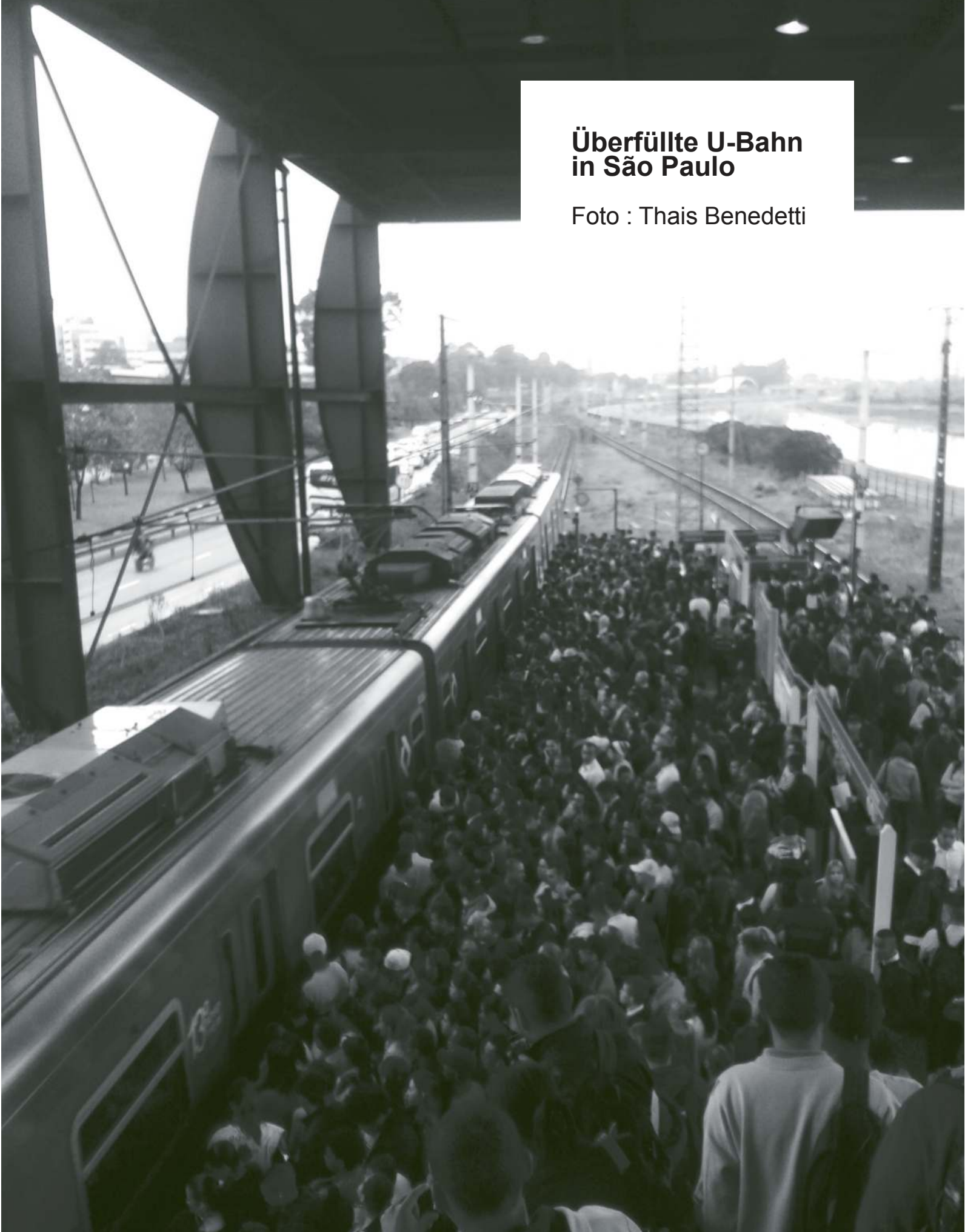
Die Proteste zeigten sich erfolgreich und beeinflussten den städtischen Mobilitätsplan aus dem Jahr 2014, in dem Fußgänger*innen, Radfahrer*innen und Nutzer*innen öffentlicher Verkehrsmittel Vorrang gegenüber dem Autoverkehr erhielten. Der Straßenraum sollte neu zugewiesen werden, um Buskorridore sowie eine Fahrrad- und Fußverkehrsinfrastruktur zu ermöglichen. Darüber hinaus wurde der Anstieg der Tarife für den öffentlichen Verkehr zunächst verlangsamt, allerdings nicht nachhaltig. Nichtsdestotrotz markiert der Mobilitätsplan von 2014 einen Paradigmenwechsel.

Zur gleichen Zeit traten neue digitale Mobilitätsplattformen in den brasilianischen Markt ein. Erstens hielten sogenannte „E-Hailing³“-Apps wie Uber und 99 Einzug. Diese stellen eine direkte Verbindung zwischen Fahrgästen und Fahrer*innen her. Zweitens begannen Plattformen wie Moovit und Waze durch Nutzung von GPS-Daten ihren Nutzer*innen Echtzeitinformationen zu Ankunftszeiten und Überlastungen des Transits zur Verfügung zu stellen. Drittens brachte eine neue Generation von Mobilitäts-Apps wie Yellow, Jump oder RibaShare elektrische Fahrräder, Tretroller und Motorroller auf die Straße.

Die neuen Apps bieten viele Vorteile für die individuelle Mobilität und verändern die Art und Weise, wie sich Menschen bewegen. Durch die Verfolgung von GPS-Daten wird in Echtzeit über Staus, Unfälle oder Busankunftszeiten informiert. Durch neue Routenvorschläge können Mobilitäts-Apps die Effizienz aller Verkehrsarten vom Auto bis zum Gehen verbessern und dadurch die Effizienz des Gesamtsystems erhöhen. Darüber hinaus offerieren E-Hailing-Dienste wie Uber neue Mobilitätsangebote, die nicht nur von der wohlhabenden Mittelschicht, sondern auch von der aufstrebenden Klasse nachgefragt werden. Brasilien ist mittlerweile der weltweit zweitgrößte Markt für Uber und 2017 war São Paulo die Stadt mit dem meisten Uber Fahrten der Welt.

Überfüllte U-Bahn in São Paulo

Foto : Thais Benedetti





Viadukt über der Avenida Rubem Berta, in São Paulo

Quelle: thecityfixbrasil.org Foto: UOL/Reprodução

Diese Dienste können jedoch auch negative Auswirkungen haben. Am auffälligsten sind die Auswirkungen von E-Hailing-Diensten wie Uber mit ihren prekären Beschäftigungsverhältnissen. Der Begriff „Uberisierung“ beschreibt Arbeitsverhältnisse, die die Risiken und Betriebskosten vom Plattformbetreibenden auf die Fahrer*innen verlagern. Als Scheinselbstständige arbeiten Uber-Fahrer*innen mit dem eigenen Auto häufig mehr als 12 Stunden am Tag, ohne Arbeitsvertrag und Schutz des Arbeitsrechts. Darüber hinaus zementieren E-Hailing-Dienste den Verkehrskollaps. Erste Forschungsergebnisse zeigen, dass die Dienste den Autoverkehr erhöhen, weil Reisende von anderen Verkehrsarten auf Autos umsteigen und Fahrer*innen zwischen den Fahrten zirkulieren. Infolgedessen wird der Zugang der aufstrebenden Klasse zum Zentrum der Stadt weiter eingeschränkt, da die Reisezeiten zunehmen.

Dieses Problem ist auch der Stadtregierung nicht entgangen, weshalb Uber heute bestrebt ist, sein Geschäftsmodell anzupassen, um einer drohenden Regulierung zu entgehen. Uber versucht nun seine Auswirkungen auf das Verkehrssystem zu verbessern, indem mehrere Passagier*innen eine Fahrt teilen sollen. Die Option Uber Juntos gewährt zum Beispiel einen Rabatt von 35 Prozent, wenn eine Fahrt mit einer anderen Person geteilt wird. Im Fall von São Paulo, wo die meisten E-Hailing-Fahrten private Autofahrten ersetzen, bieten gemeinsame Fahrten eine echte Chance, die Zahl der Autos auf den Straßen zu reduzieren und damit die Effizienz des Verkehrssystems für alle zu verbessern.

Allerdings werden die strategischen Entscheidungen bei Uber in Kalifornien getroffen und passen schlecht auf die lokalen Bedingungen Brasiliens. Das zeigt sich zum Beispiel daran, dass Sicherheitsbedenken der Benutzer*innen den Erfolg gemeinsamer Fahrten bislang stark einschränken, weil in der

Vergangenheit Uber-Fahrer*innen und –Passagier*innen Opfer von Übergriffen und Raubüberfällen wurden. Solange Uber jedoch grundsätzlichen Sicherheitsanforderungen nicht genügen kann, werden Nutzer*innen sich kaum auf eine gemeinsame Fahrt mit Unbekannten einlassen.

Letztlich wird die Geschichte zeigen, wie sich die neuen Mobilitäts-Apps auf die Entwicklung des städtischen Verkehrssystems São Paulos auswirken werden. Während einige der neuen Mobilitäts-Apps die Effizienz des Systems erhöht haben, haben andere das Überlastungsproblem verstärkt. Damit werden die unteren Klassen überproportional benachteiligt. Die neuen Geschäftsmodelle entwickeln sich jedoch rasant

weiter, und lokale Wettbewerber haben neue Sicherheitsfunktionen in ihre Dienste aufgenommen, die sich positiv auf die Anzahl der geteilten Fahrten in der Stadt auswirken könnten. Auf politischer Ebene hat die Doria-Regierung die Umsetzung vieler der im Mobilitätsplan festgelegten fortschrittlichen Maßnahmen eingestellt, nachdem in der Stadt autofreundliche Proteste über neu installierte Radwege ausgebrochen waren. Diese Entwicklungen unterstreichen, wie die Mobilitätskämpfe in umfassendere Gleichstellungskämpfe verwickelt sind, welche aktuell jedoch einen Rückschlag zu verzeichnen haben.

■

* Thais Benedetti Lamoza (M.A.) studierte am Lateinamerikainstitut der FU-Berlin und ist Business Developer bei door2door, einem Start-Up für die digitale Verkehrswende. Der Artikel verbindet Ergebnisse ihrer Masterarbeit, in der sie der Reproduktion sozialer Ungleichheiten im Verkehrssystem São Paulos nachging, mit ihrer heutigen Tätigkeit.

1 Damit ist die sog. nova classe media gemeint. Da das Konzept zurecht umstritten ist, wird hier simpel von aufstrebender Klasse gesprochen.
 2 Dt. Bewegung für Freifahrten
 3 Von englisch „e“ für elektronisch und „hailing“ für anhalten.