

Über Uber und die Käuflichkeit von Wissenschaft

Norbert Haering - norberthaering.de

Vor einem Jahr hatte ich beschrieben, wie der ebenso umstrittene wie finanzkräftige Fahrdienstvermittler Uber sich mit Daten und Geld Wissenschaftler einkauft, die wohlgefällige Studien erstellen, mit denen Uber Regulierer gnädig stimmt. Eine dieser Studien vom Princeton-Ökonomen Alan Krueger und dem Uber-Chefvolkswirt wurde jetzt von zwei unerschrockenen Ökonominen in der Top-Zeitschrift *Industrial & Labour Relations Review* (ILR) zerpflückt, ohne dass Krueger eine Replik eingefallen wäre.

Nach allem, was ich von der Vorgeschichte dieses Kommentars weiß und den Erfahrungen, die ich selbst gemacht habe, grenzt es an ein Wunder, dass der Kommentar es durch alle Stürme hindurch in das ILR geschafft hat. Dass das peinliche Grundproblem *Interessenkonflikt* dabei nicht explizit angesprochen werden durfte, kann man als Schönheitsfehler einstufen. Der Interessenkonflikt ist offenkundig, wenn ein Uber Angestellter mit Uber-Daten zusammen mit einem von Uber dafür bezahltem Top-Ökonomen zu einem Thema forscht, an dem Uber ein elementares Geschäftsinteresse hat. Wenn die Studie dann auch noch eklatante Schwächen hat, wirft das ein sehr schlechtes Licht auf die Zeitschrift, die so etwas trotzdem abdruckt, wahrscheinlich einfach aufgrund des großen Namens Alan Krueger. Auch mit mir wollte der Editor des ILR seinerzeit nicht über dieses Thema reden, sondern nur über Sachargumente.

Im Aufsatz von Uber-Chefvolkswirt Jonathan Hall und Alan Krueger war das Uber-gefällige Ergebnis, dass Uber-Fahrer gut verdienen und die Vorteile des Fahrens für Uber sehr zu schätzen wissen. (Hier die frei zugängliche, schon 2015 veröffentlichte [Arbeitspapier-Version](#) des Aufsatzes.) Janine Berg von der International Labour Organisation (ILO) und Hannah Johnston weisen auf so elementare Dinge hin wie, dass nur aktuelle Fahrer von Uber-Dienstleistern befragt wurden und diese Angst vor Sanktionen haben konnten oder gar mussten, wenn sie schlecht über Uber und ihren Job redeten. Es gibt noch eine ganze Reihe mehr solcher eklatanten Schwächen und Verzerrungen zugunsten von Uber. Sie hätten die Gutachter und Editoren einer Fachzeitschrift, die etwas auf sich hält, eigentlich davon abhalten müssen, dieses Machwerk zu veröffentlichen. Umso höher ist es der aktuellen Herausgeberin anzurechnen, dass sie den vernichtenden Kommentar nun ebenfalls abgedruckt hat. Hoffentlich ist das eine Warnung an andere Wissenschaftler, dass man für das viele schöne Geld, das man mit „Wissenschaft“ für Uber verdienen kann, eventuell mit empfindlichen Einbußen beim wissenschaftlichen Ruf bezahlen muss. Ich will mir keinen juristischen Ärger einhandeln und deshalb keine Details nennen, aber ich weiß, dass Professor Krueger sehr sensibel auf kritische Hinweise auf seine Interessenkonflikte reagiert.

Berg und Johnston kritisieren die Uber-Studie in ihrem 30-seitigen Kommentar auf vier verschiedenen Ebenen. Da sind zunächst grobe methodische Schwächen, wie die unkritische Analyse einer untauglichen Umfrage und Fehler bei der Ermittlung der Kosten von Uber-Fahrerinnen und -Fahrern. Dann gebe es Auslassungen bei der Darstellung der Situation der Uber-Fahrer, die deren Situation zu günstig darstellen. Drittens machten sie werbliche Aussagen über Ubers Geschäftsmodell, die wie aus Uber-Borschüren entnommen wirkten, keine Basis in eigenem Research der Autoren hätten, dafür aber einer wachsenden Literatur mit gegenteiligem Ergebnis widersprächen – die aber ignoriert werde. Und viertens würden die Rückwirkungen von Uber und Co. auf die Bedingungen für Taxifahrer nicht berücksichtigt.

Auch in Deutschland verfährt Uber auf ähnliche Weise, wie sie in [meinem Stück von damals](#) nachlesen können. Man kann nur hoffen, dass dieser Kommentar hinreichend bekannt wird,

Über Uber und die Käuflichkeit von Wissenschaft

Norbert Haering - norberthaering.de

damit Uber in Deutschland gehörigen Gegenwind bekommt, wenn sie mit ihren gekauften pseudowissenschaftlichen Studien die Regulierer dazu bringen wollen, ihnen den Weg für ihr sozialfeindliches Geschäftsmodell zu ebnen – und den Professoren, die sich dafür als getarnte Lobbyisten hergeben, natürlich auch.

Hier der Abstract des Kommentars von Berg und Johnston.

[Too Good to Be True? A Comment on Hall and Krueger's Analysis of the Labor Market for Uber's Driver-Partners](#)

In their comment on the article on Uber driver-partners by Jonathan Hall and Alan Krueger, the authors analyze the article's methodological problems, including sample bias, leading questions, selective reporting of findings, and an overestimation of driver earnings, which do not account for the full range of job-related expenses and is based on outdated data. The authors also argue that Hall and Krueger make unsubstantiated claims that extend beyond the scope of their research and ignore a rapidly growing literature that is critical of the Uber model as well as the broader for-hire vehicle industry in which Uber operates. As policymakers grapple with how to respond to transport network companies, the authors argue that a fuller understanding of the costs and benefits of services such as Uber is critical for making informed policies.

*Janine Berg is a senior economist at the International Labour Office (ILO) in Geneva, Switzerland. Hannah Johnston is a doctoral candidate in the Department of Geography and Planning at Queen's University, Kingston, Ontario.

Lesen Sie auch:

[Wie Uber sich "wissenschaftliche" Rückendeckung von Top-Ökonomen kauft](#) 08.12.2017 |