2021/24 Interview

https://jungle.world/artikel/2021/24/die-organisierung-hat-schwung-verloren

Robin de Greef, Autor, im Gespräch über die gewerkschaftliche Organisation von Fahrradkurieren

»Die Organisierung hat an Schwung verloren«

Interview Von **Peter Nowak**

** Was hat Sie an dem Thema »Arbeitskämpfe bei Essenslieferdiensten« so interessiert, dass Sie erst Ihre Bachelorarbeit und dann noch ein Buch zum Thema geschrieben haben? **

Was hat Sie an dem Thema »Arbeitskämpfe bei Essenslieferdiensten« so interessiert, dass Sie erst Ihre Bachelorarbeit und dann noch ein Buch zum Thema geschrieben haben?
Die Lieferdienste, um die sich das Buch dreht, sind Teil der Gig Economy. Das ist ein Bereich des Arbeitsmarkts, in dem prekäre Dienstleistungsjobs über digitale Plattformen vermittelt werden. Dadurch sind die »Rider« genannten Kurierfahrerinnen und -fahrer im Arbeitsalltag tendenziell vereinzelt. Gleichzeitig gibt es eine hohe Fluktuation in der Belegschaft, weil die meisten entweder befristet oder als Soloselbständige beschäftigt sind und den Job häufig als Übergangslösung sehen. Mich hat vor allem interessiert, wie gewerkschaftliche Organisierung unter diesen Bedingungen möglich ist und welche Rolle dabei Basisgewerkschaften wie die FAU spielen, die in vielen Ländern an Arbeitskämpfen in der Gig Economy beteiligt sind. Ich wollte meine Bachelorarbeit nicht in einer Schublade verstauben lassen. Nach Rücksprache mit der Deliverunion und meinen -Interviewpartnerinnen und -partnern habe ich mich deshalb daran gemacht, den Text zugänglicher zu gestalten und zu ergänzen. Daraus ist das Buch entstanden.

> »Meist fangen diese Unternehmen als kleine Start-ups an, dahinter stehen aber Investorinnen und Investoren mit gigantischen Mengen an Risikokapital.«

Die Deliverunion war eine Kampagne der anarchosyndikalistisch orientierten Gewerkschaft FAU. Ziel war, die Arbeitskämpfe der Arbeiterinnen und Arbeiter der Lieferdienste Deliveroo und Foodora zusammenzuführen. Die Kampagne fand ein großes Presseecho. Warum ist das für die Medien so interessant, ob wohl doch die Welt der Arbeit sonst keine zentrale Rolle spielt?

Zunächst mal kommt man im Alltag fast automatisch mit den Ridern in Berührung, die mit ihren auffälligen Rucksäcken vielerorts das Stadtbild prägen. Gleichzeitig hängen an der Lieferdienst-App ja nicht nur die Rider, sondern auch die Restaurants und die Kundschaft. Das Aufkommen der Plattformen verändert also nicht nur die Arbeitswelt, sondern auch das Alltagsleben und die Esskultur. Es gibt beispielsweise bereits »Geisterrestaurants« ohne eigenen Gastraum, die nur für den Online-Lieferservice kochen. Und man kann sich mittlerweile von Lieferdiensten wie Gorillas sogar den kompletten Wocheneinkauf direkt vor die Haustür bringen lassen. Allgemein erscheint das ganze Thema sehr zukunftsträchtig, weil Digitalisierung, Technik und auch Überwachung dabei eine Rolle spielen.

Wie funktioniert denn das Geschäftsmodell der Gig Economy, zu der die Lieferdienste zählen?
Plattformunternehmen wie Lieferando oder Uber stellen primär die Software bereit. Die Arbeitskraft und auch die meisten Produktionsmittel steuern dann die Beschäftigten und – im Fall der Lieferdienste – die Restaurants bei. Koordiniert wird das alles durch App-basiertes Management. Lieferando beispielsweise hat in vielen Städten gar keine eigenen Büros, es wird stattdessen alles aus der Zentrale gesteuert. Das macht es für solche Unternehmen sehr einfach, an neue Standorte zu expandieren.

Meist fangen sie als kleine Start-ups an, dahinter stehen aber Investorinnen und Investoren mit gigantischen Mengen an Risikokapital, die hoffen, dass ihre jeweilige Plattform in kürzester Zeit den Markt übernimmt. Die Plattformunternehmen verbrennen darum zunächst jede Menge Geld, um zu wachsen, ihre Preise niedrig zu halten und mit verhältnismäßig guten Arbeitsbedingungen genügend Beschäftigte zu gewinnen. Wenn sie sich etabliert haben, erhöhen sie dann fast immer die Preise und verschlechtern die Arbeitsbedingungen, um profitabel zu werden.

Wie kam es unter diesen schwierigen Bedingungen trotzdem zur - gewerkschaftlichen Organisation bei den Ridern?
Die Rider sind zwar tendenziell vereinzelt, aber auf der Straße füreinander gut sichtbar. Weil alles nur über die App gesteuert wird, entzieht es sich dem Management, wenn sie sich untereinander vernetzen. Die von Ridern oft erlebte Intransparenz wirkt also auch in umgekehrter Richtung. Ein Schlüsselereignis für die Organisierung bei den Lieferdiensten war auf jeden Fall ein siebentägiger wilder Streik von 200 Deliveroo-Ridern in London im August 2016. Anknüpfend daran gab es in weiteren britischen Städten Proteste und im Oktober 2016 haben auch Rider bei Foodora in der norditalienischen Stadt Turin gestreikt. Im folgenden Jahr gab es dann Arbeitskämpfe in ganz Europa und darüber hinaus. Auslöser war oft, dass die Lieferdienste versucht haben, unternehmerische Risiken stärker auf die Rider abzuwälzen, zum Beispiel durch die Bezahlung pro Lieferung anstelle eines festen Stundenlohns. Auch die meisten Berliner Rider, mit denen ich gesprochen habe, hatten erlebt, wie die Arbeitsbedingungen schrittweise immer weiter verschlechtert wurden.

Heute hört man von der Deliverunion kaum noch etwas. Ist die ge werkschaftliche Organisation dort gescheitert? Wo sehen Sie Grenzen für die gewerkschaftlichen Organisation bei den Lieferdiensten?

Auf Dauer stellt vor allem die hohe Fluktuation in der Belegschaft ein großes Problem dar, weil sie die Mobilisierung neuer Kolleginnen und Kollegen zu einer Daueraufgabe macht. - Darum hat die Organisierung in Berlin an Schwung verloren, noch bevor sich Deliveroo 2019 vom deutschen Markt zurückgezogen hat und Foodora von Lieferando geschluckt wurde. Ein weiteres Problem war, dass Verbesserungen der Arbeitsbedingungen nicht der Deliverunion zugerechnet wurden, weil sich die Lieferdienste weitgehend geweigert hatten, die FAU als Verhandlungspartnerin anzuerkennen. Einige der zentralen Forderungen an Deliveroo und Foodora wurden aber offenbar dann von Lieferando erfüllt. Es gibt jetzt zum Beispiel eine geringe Kilometerpauschale für die Instandhaltung der Fahrräder und in einigen Städten werden auch Leihräder gestellt. In der FAU Berlin hat sich mittlerweile eine Lieferando-Betriebsgruppe gegründet und Rider haben auch schon mit Protestaktionen auf sich aufmerksam gemacht, etwa während des Schneechaos im Februar dieses Jahres. Auch bei den neuen Lieferdiensten Gorillas und Wolt gibt es Betriebsgruppen. Bisher haben die sich aber noch nicht wieder unternehmensübergreifend als Deliverunion organisiert.

Sie sind in einem Kapitel auch auf die Initiative »Liefern am Limit« eingegangen, die in der DGB-Gewerkschaft Nahrung-Genuss-Gaststätten (NGG) organisiert ist und bei Foodora und Lieferando zahlreiche Betriebsräte gegründet hat. Gab es Kontakte zur Deliverunion?
Leider kaum. Die einzige sichtbare Kooperation hat vermittelt über einen von dem Verein »Aktion gegen Arbeitsunrecht« organisierten bundesweiten Aktionstag stattgefunden, nachdem »Liefern am Limit« in Köln einen Betriebsrat gegründet und Deliveroo daraufhin bundesweit Rider nur noch als Soloselbständige eingestellt hat – die ja bekanntlich keine Betriebsräte gründen können. Ansonsten wurde aber die Möglichkeit weiterer städteübergreifender Aktionen verschenkt. Besonders schade ist das, da bei beiden Initiativen die Selbstorganisation der Rider an der Basis zentral war. Anscheinend hat der Umstand, dass die NGG und die FAU beide nur bedingt zur Zusammenarbeit bereit waren, die Rider gewissermaßen voneinander ferngehalten.

Warum haben Sie in Ihrem Buch eine Solidaritätsaktion von bei Verdi gewerkschaftlich organisierten Taxifahrern mit den Ridern in Berlin hervorgehoben?
Die Taxifahrer haben bei einer Demonstration von Deliveroo-Ridern auf ähnliche Probleme in ihren eigenen Arbeitsverhältnissen aufmerksam gemacht. Ich fand das ein schönes Beispiel branchenübergreifender Solidarität. In Großbritannien ging das noch weiter, da haben sich Rider im Oktober 2018 zusammen mit Fahrerinnen und Fahrern von Uber zu einem landesweiten Streik- und Aktionstag koordiniert. In Deutschland ist das Geschäftsmodell von Uber noch verboten, aber es gibt Plattformen, die recht ähnlich funktionieren. Auch in der Taxibranche werden oft Verantwortung und Kosten auf die Beschäftigten abgewälzt, zum Beispiel indem Wartezeiten zwischen einzelnen Aufträgen oder die Reinigung und Wartung der Taxis nicht bezahlt werden.

In der Covid-19-Pandemie expandieren die Lieferdienste. Sehen Sie hier Möglichkeiten für eine gewerkschaftliche Organisierung?
Lieferando hat im Winter und während des sogenannten Lockdowns Rekordumsätze erzielt. Gleichzeitig arbeiten die Rider weiterhin knapp über dem Mindestlohn. Dabei ist

ihre Arbeit in der Pandemie eher noch fordernder und auch gefährlicher geworden. Ganz ähnlich sieht es bei anderen Unternehmen aus, die von der Krise profitieren, etwa bei Lebensmittel-Discountern oder im Versandhandel. Als Gewerkschaften diese Ungerechtigkeiten zu skandalisieren und sich für branchenübergreifende Organisierung einzusetzen, ist aus meiner Sicht derzeit besonders wichtig.

Kürzlich sorgte ein wilder Streik beim Lebensmittel-Lieferdienst Gorillas in Berlin für Schlagzeilen. Könnte das die Organisationsprozesse in der Branche wieder beschleunigen?

Das ist gut möglich. Zum einen haben die Streikenden ein Problem thematisiert, dass auch andere Rider betrifft, nämlich ihre Verwundbarkeit durch lange Probezeiten und befristete Arbeitsverträge. Zum anderen haben sie mit der Blockade von Warenlagern eine direkte Aktionsform ins Spiel gebracht, die in Deutschland bisher nicht präsent war. Und in der Vergangenheit hat sich immer wieder gezeigt, dass sich Forderungen und Aktionsformen unter den Ridern über Städte und Unternehmen hinweg verbreiten.

© Jungle World Verlags GmbH