



Jim ist einer der Fahrer, die für den Lieferdienst Foodora in Hamburg unterwegs sind

Aufstand der Boten

Der Lieferservice Foodora steht für die „Gig-Economy“: Die Fahrer arbeiten von Auftrag zu Auftrag, mit ihrer Firma sind sie nur über das Handy verbunden. Umso erstaunlicher, dass sich nun in Hamburg ein Betriebsrat gründet **44, 45**

Text Annika Lasarzik
Fotos Miguel Ferraz

Die App ist pünktlich, fast auf die Minute genau. Es ist kurz nach halb zwölf, als die erste Nachricht auf Jims Smartphone aufplopt, ein knapper Hinweis, der den Fahrradkurier zum nächsten Standort dirigiert: Eine McDonald's-Filiale, ein Kilometer entfernt. Es ist ein heißer Tag, die Mittagssonne brennt vom Himmel. Jim steht im Schatten vorm Eingang des U-Bahnhofs Mundsburg, mit der einen Hand hält er den Lenker seines rosa Fixie-Bikes, in der anderen liegt sein Smartphone. Ein letzter Blick aufs Display: Ein Navigationsdienst in der App gibt den Weg vor, den Jim nun fahren muss. Das ist wichtig, denn in diesem Teil von Foodora-Hamburg, dem „Liefergebiet Ost“, kennt er sich nicht so gut aus, meistens ist er im Westen der Stadt unterwegs. Hier aber sind die Strecken länger, die Straßen breiter – und die Schichten spannender, angeblich. „Hab ich von Kollegen gehört“, sagt Jim, als er den Gurt seines Fahrradhelms festzurrt, „die Leute bestellen weniger. Bei dem Wetter ja sowieso.“

Jim Steffen ist 25 Jahre alt, Germanistikstu-

dent und fährt seit eineinhalb Jahren Essen für den Lieferdienst Foodora aus. Er wirkt auf den ersten Blick ganz so, wie man sich einen Fahrradkurier eben vorstellt: Jung, sportlich, unkompliziert. Als 450-Euro-Jobber finanziert er sich sein Studium durch den Job. Und den mache er gern, „weil ich mir die Schichten flexibel legen kann und gerne draußen bin“, wie er sagt.

Fürs Reden bleibt jetzt keine Zeit mehr, die Kunden warten. Und die App registriert jede Sekunde, die vergeht. Jim schwingt sich auf Rad und fährt los. Mit seiner pinkfarbenen Arbeitskluft und der wuchtigen Thermo-Box auf dem Rücken sticht der Kurier wie ein bunter Farbleck aus dem Asphaltgrau der Straßen hervor. Doch schräge Blicke zieht er nicht auf sich, warum auch: Der Anblick der Radler mit den klobigen pinken Rucksäcken ist im Hamburger Stadtbild längst zur Gewohnheit geworden. „Nur Touristen gucken manchmal komisch, die bleiben sogar stehen und machen Fotos“, sagt Jim.

Der Erfolg der Lieferdienste ist ein urbanes Phänomen, allein in Hamburg sind rund 200 Kurier für Foodora unterwegs, in ganz

Deutschland sind es mittlerweile 2.600 Fahrer in 34 Städten. Besondere Qualifikationen werden für den Job nicht verlangt. Doch ihre Arbeitsausrüstung bringen die Kurier selbst mit: ein Fahrrad, ein Smartphone, inklusive Datenvolumen für die App.

Jim ist an seinem ersten Ziel für heute angekommen, eigentlich sollte es nun schnell gehen. Länger als vier Minuten muss er in den Fast-Food-Restaurants selten auf eine Bestellung warten. Dann dauert es doch länger. Zehn Minuten vergehen, da meldet sich die App – „delivery is overdue“, die Lieferung ist verspätet. Jim wirkt gelassen, auch dann noch, als sich die App ein zweites Mal meldet. Sollte er noch länger warten müssen, wird sich ein Mitarbeiter aus der Berliner Foodora-Zentrale bei ihm melden, einer der „Dispatcher“, die alle Lieferungen überwachen und per GPS-Tracking stets genau wissen, wo die Fahrer gerade sind.

Der Gedanke, bei der Arbeit permanent überwacht zu werden, stresst ihn nicht, sagt Jim. „Ich find's ganz angenehm, dass mir im Zweifel jemand sagt, was ich tun soll. So kann ich Verantwortung abgeben.“ Es geht weiter,

ein Mann in grauer McDonalds-Uniform reicht dem Fahrer in pinker Montur eine Papiertüte über den Tresen, obendrauf klebt ein Foodora-Siegel. Jim hakt den Bestellposten auf dem Smartphone ab. Erst jetzt verrät ihm die App den Namen und die Adresse des Kunden.

Also zurück aufs Rad, das Jim nun mit einer Hand durch die Straßen steuern wird – in der anderen balanciert er einen Softisbecher, der im Rucksack umkippen würde. Als er die Bestellung kurz darauf abliefern will, ist das Eis zu Brei geschmolzen. „Manchmal ist es schon absurd, was sich die Leute alles liefern lassen, obwohl sie selbst quasi um die Ecke wohnen“, seufzt Jim.

Fast eine Stunde ist inzwischen vergangen. Bis die App den nächsten Lieferbefehl erteilt, heißt es: warten. Um die Zeit zwischen den Lieferungen zu überbrücken, sollen sich die Foodora-Fahrer an zentralen Sammelungspunkten im Liefergebiet aufhalten, dort, wo viele Restaurants liegen. Jim fährt zurück zum Bahnhof Mundsburg, setzt sich auf eine Bank, das Smartphone immer im Blick.

Fortsetzung auf Seite 44

schwerpunkt



Der U-Bahnhof Mundsburg im Hamburger Stadtteil Barmbek ist eine der Sammelstellen für die Foodora-Fahrer – in der Umgebung gibt es viele Restaurants

Fortsetzung von Seite 41

Wie lässt es sich arbeiten, wenn der Algorithmus einer App den Takt vorgibt? In den letzten Jahren gerieten Lieferdienste wie Foodora, Deliveroo oder Lieferando immer wieder in die Schlagzeilen, weil sie Arbeitsformen umkrempeln – und das wirft Fragen auf. Die Unternehmen gelten als prominente Beispiele der „Gig-Economy“: Gearbeitet wird von Auftrag zu Auftrag, feste Strukturen, Kontakt zu den Kollegen, einen gemeinsamen Arbeitsplatz gibt es nicht. Maximale Flexibilität gleich maximale Ausbeutung – auf Kosten der Fahrer?

Tatsächlich muss man schon genau hinschauen: Die Geschäftsmodelle von Foodora und Deliveroo sind zwar ähnlich, die Fahrer arbeiten allerdings zu unterschiedlichen Konditionen. Während der britische Konkurrent Deliveroo überwiegend Selbstständige beschäftigt, die pro Lieferung entlohnt werden, stellt Foodora alle Fahrer fest an, als Vollzeitkräfte, als Mini- oder Midijobber oder als Werkstudenten. Das Unternehmen übernimmt die Sozialversicherungsbeiträge, zahlt Urlaubs- und Krankengeld.

Und doch: Die hippe Start-up-Fassade des Unternehmens hat Risse bekommen, die Kritik der Foodora-Fahrer an den Arbeitsbedingungen wird lauter. In Berlin formieren sich Kurierere von Deliveroo und Foodora in der „Deliverunion“, einer Gruppe, die von der anarchistisch-syndikalistischen Gewerkschaft FAU unterstützt wird. In Köln gründeten Mitarbeiter vergangenen Sommer den ersten Foodora-Betriebsrat Deutschlands.

Und Hamburg folgt dem Beispiel: Am Freitag wurde auch hier ein Foodora-Betriebsrat gewählt, das Ergebnis wird in den nächsten Tagen bekannt gegeben.

Wenn man mit den Fahrern spricht, lautet ihre Kritik meistens ähnlich. An sich sei es „ein guter Job“, sagt etwa Matthias Weidner, der für den Hamburger Betriebsrat kandidiert und nebenberuflich bei Foodora arbeitet. Doch die Arbeiter bräuchten „endlich eine legitimierte, demokratische Vertretung“. Die Kommunikation mit der Führungsebene sei oft chaotisch, der Austausch unter den Kollegen komme zu kurz – ein Kritikpunkt, den viele Fahrer teilen.

Die Kandidaten für den Betriebsrat fordern einen Zeitausgleich für die Schichtplanung und die Instandhaltung der Arbeitsmittel. Ein Problem sei auch die Abwälzung von Materialkosten: Inzwischen gibt es für geplatze Reifen oder gebrochene Rahmen zwar eine Verschleißpauschale in Höhe von 25 Cent pro Arbeitsstunde, aber das sei zu wenig, klagen die Fahrer. In Hamburg können sie das Guthaben ohnehin nur in einer einzigen Fahrradwerkstatt einlösen, weil die mit Foodora kooperiert: „Was ist das für ein umständlicher Kuhhandel?“, fragt einer der Fahrer.

Auch mit dem Lohn sind nicht alle zufrieden: Bis zu 13 Euro könne man verdienen, verspricht Foodora. In Hamburg bekommen die Fahrer 9 Euro pro Stunde, den Rest sollen sie sich durch Trinkgeld hinzuverdienen. Früher hab es mal einen 1-Euro-Zuschlag für Schlechtwettertage, doch der wurde abgeschafft. Durch ein neues Bonussystem sollen die besten 15 Prozent der Fahrer einen Euro pro Stunde dazuerdienen. Doch wie

der Algorithmus funktioniert, der die besten Mitarbeiter auswähle, ist vielen Mitarbeitern nicht klar.

Und die Verträge? Sind auf ein Jahr befristet. Manche Fahrer stört das nicht mal, so auch Jim: „Ich glaube, das ist heute einfach die Regel. Und viele arbeiten ohnehin nicht lange bei Foodora, die machen das neben dem Studium und wechseln bald in andere Jobs.“ Sich für Arbeiterrechte einzusetzen, wird durch die kurzen Verträge zumin-

dest nicht leichter: Die Fluktuation unter den Fahrern ist hoch, die meisten verlassen den Betrieb nach vier Monaten wieder.

In Köln ließ Foodora den Vertrag einer Mitarbeiterin, die sich dort im Betriebsrat engagierte, auslaufen – doch einen Zusammenhang mit ihrer Betriebsratsaktivität bestreitet das Unternehmen. „In dem Fall gab es andere Kündigungsgründe aus dem Arbeitsalltag“, sagt Sprecher Vincent Pfeiffer. Foodora stehe den neuen Betriebsräten „offen und transparent“ gegenüber, man wolle in Zukunft „eng mit den Vertretern des Gremiums zusammenarbeiten“.

Pfeiffer räumt Fehler ein: In der Kommunikation verlaufe „nicht alles ideal“, mit „solchen Hürden kämpft man eben als junges Unternehmen“. Foodora sei „kein böser Arbeitgeber“, sagt er. Die Bezahlung? „Fair und angemessen.“ Befristungen? „Nun mal gang und gäbe. Ich hätte ja auch gerne einen unbefristeten Vertrag.“

Die Haltung ist klar: Das Unternehmen erfüllt die Rahmenbedingungen, der Rest ist Aufgabe der Politik. Allerdings haben die Fahrer, mit denen die taz gesprochen hat, nicht den Verdacht geäußert, dass Foodora die Arbeit des Betriebsrats torpedieren wolle. Im Gegenteil, sie ärgerten sich über „polemische“ Medienberichte, in denen die Arbeit bei sämtlichen Lieferdiensten „in einen Topf geschmissen“ werde.

„Ich glaube, der Betrieb ist manchmal selbst überfordert“, sagt Jim, als er sich auf den Weg zu einer Pizzeria macht, um dort die letzte Lieferung des Tages abzuholen. „Und trotzdem sollten wir Fahrer eine Stimme bekommen.“



Dackel des Dienstleistungskapitalismus

Kommt mir bloß nicht mit Convenience!

Kunden-Herren und Bring-Knechte: Der Trend zum Lieferservice steht für die Teilung der Gesellschaft

Von Alexander Diehl

Um den ganz naheliegenden Einwänden zuvorzukommen: Natürlich sind sie nicht versklavt, im technischen, im Lexikon-Sinn, diese meist jungen Leute, die da bei Wind und Regen oder in drückender Gluthitze auf vom Leben gezeichneten Rädern umhergurken, dicke Isolierwürfel auf dem Rücken, die das Vorwärtskommen auch kein bisschen leichter machen, schließlich weht im Norden der Wind ja stets von vorn.

Natürlich gehören sie, in solchem Sinne, weder den Anteilseignern der Foodoras, Deliveroos usw. usf. noch ihrer, also deren Kundschaft. Nein, diese Rädchen in der Maschinerie des Dienstleistungskapitalismus handeln völlig autonom, das sieht man doch: Ist doch keiner da, der ihnen mit der Pistole droht, oder? „Ganz angenehm, dass mir jemand sagt, was ich

tun soll“, dringt es gar noch hinter wuchtigen Thermo-Boxen hervor – „So kann ich Verantwortung abgeben.“

Und wer nachfragt, was sie feilbieten, wer also basale Handlungen wie die, noch selbst das Haus zu verlassen, zum Gegenstand macht von Einpreisung und Tausch und Wertschöpfung: Der ist doch kein Sklavenhalter! Der ermöglicht es doch vielmehr, dass Menschen von eigener Hände Arbeit existieren können – Leben wird er, der Kunde, es vielleicht doch nicht nennen wollen, was er da mitkriegt vom Dasein seines schwitzenden die Treppe hinauf eilenden, tja, Geschäftspartners?

Ist er das denn aber, der mit dem schweren Gepäck und der stets zu knappen Zeit: ein Partner? Nicht doch ein Dienstbote, wenn auch nur für klar umrissene, kurze Zeit? Und wie frei, genau, ist eigentlich eines jeden Entscheidung für so einen Elendsjob?

Und der Kunde, der einfach nur zu beschäftigt ist, um selbst zum Imbiss zu gehen, den die eigenen Dinge allzu sehr belegen, als dass er sich eine Stulle schmieren kann: Ist der nicht endlich angekommen im Landhaus mit Personal? Das er springen lassen kann, wenn nötig, denn: Wer zahlt, sagt an?

Dass all das völlig rechtens ist – geschenkt. Dass mancher in solcher postpostmodernen Arbeitsteilung sogar einen Beleg erkennt, dafür nämlich, wie weit der Mensch gekommen ist, seit er von den Bäumen stieg – bezeichnend. Dass, schließlich, der kritisch sich wahnende Geist finden wird: Hey, hier legt das Elend wenigstens offen da – nachsitzen!

Es komme mir niemand mit Bequemlichkeit: Das alles durchdringende Marktmaßige macht die Zeit des einen teurer als die des anderen, es klebt Preisschildchen auf die Bereitschaft zur eigenen Verdackelung. Danke, aber nein, danke.

„Man fühlt sich oft allein gelassen“

Für Martin Reiling ist Essen ausliefern ein Vollzeitjob. Er liebt das Radfahren, doch die Arbeitsbedingungen bei Foodora könnten besser sein – jetzt will er im Betriebsrat dafür kämpfen

Interview Annika Lasarzik

taz: Herr Reiling, warum haben Sie sich bei Foodora beworben?

Martin Reiling: Eigentlich programmiere ich Computersoftware, doch vor ein paar Monaten wurde die Auftragslage schlechter und ich musste mir ein zweites Standbein suchen. Ich habe alles Mögliche gemacht, im Hafen gebot, im Lager bei Amazon – aber der Job als Fahrradkurier ist besser: Rad fahren macht den Kopf frei, das ist ein guter Ausgleich zur Arbeit am PC. Außerdem kann ich mir die Schichten flexibel legen. Ich programmiere zwar immer noch, inzwischen allerdings nur noch nebenher.

Und jetzt, ein halbes Jahr später – wie zufrieden sind Sie mit dem Job?

Das Radfahren liebe ich, doch inzwischen gibt es einige Dinge, die mich stören. Man fühlt sich als Fahrer oft allein gelassen und vor den Kopf gestossen. Die Kommunikation nach oben, zu den Vorgesetzten, ist schlecht, wir bekommen ja nie einen Chef zu Gesicht: Die „Dispatcher“ in der Zentrale sind zwar die Ansprechpartner, wenn es während einer Schicht Probleme gibt, etwa dann, wenn ein Kunde mal die Tür nicht aufmacht oder ich einen Platten habe. Doch das sind unmotivierte Leute, die nicht wirklich weiterhelfen können. Die kennen die Arbeit auf der Straße nicht, sitzen eh alle in Berlin und kennen sich in Hamburg nicht aus. Oft werde ich zu Restaurants geschickt, die es gar nicht mehr gibt oder die gerade geschlossen sind. Das nervt.

Und an wen wenden Sie sich, wenn Sie grundsätzliche Probleme haben?

Es gibt zwar die „Rider Captains“, erfahrenere Fahrradkuriere, die uns bei der Einstellung quasi als Mentoren zugewiesen werden, doch die meisten kennen ihren Captain gar nicht, ich selbst musste wochenlang auf die Zuweisung warten. Dabei hätte ich gerade in den ersten Tagen Unterstützung gebraucht. Ich würde mir eine gezielte Einarbeitung wünschen und zwar „on the job“. Ansonsten gibt es zwar eine zentrale Mail-Adresse, an die wir Fahrer schreiben können, doch eine Antwort habe ich darüber auch nicht immer erhalten. Oft bleiben Beschwerden irgendwo in der Kommunikationskette hängen.

Was müsste noch an den Arbeitsbedingungen geändert werden?

Wir brauchen eine höhere Verschleißpauschale, schließlich sind wir selbst für die Instandhaltung unserer Arbeitsgeräte, also Rad und Handy, zuständig. Bis vor Kurzem musste ich noch 100 Euro pro Monat für Fahrradersatzteile einplanen, Bremsen, Schläuche. Dann habe ich über 1.000 selbst in ein besseres Rad investiert, doch noch immer fallen monatliche Reparaturen an. Ich wünsche mir eine Pauschale pro gefahrenem Kilometer und eine Unfallversicherung fürs Rad – so hätte ich mehr Planungssicherheit. Unklar ist auch, was passiert, wenn mein Handy bei der Fahrt mal runterfällt, kaputt geht. Außerdem ist die Qualität der Arbeitskleidung schlecht. Wenn ich einen neuen Rucksack brauche, muss ich dem lange hinterherrennen.

Sind die Probleme, die Sie beschreiben, nicht typisch für Start-ups?

Ja, ich sehe in Foodora auch nicht den bösen,

neoliberalen Ausbeuterbetrieb. Es gibt schlimmere Jobs und ich bin auch noch nicht so weit, dass ich kündigen würde. Ich glaube, all diese Probleme sind Zeichen von Überforderung – was es nicht unbedingt besser macht, denn wir Fahrer leiden darunter.

Nun kandidieren Sie selbst für den Betriebsrat – warum?

Weil er gerade für Unternehmen wie Foodora eigentlich überfällig ist: Die Distanz zwischen Arbeitgeber und Arbeitnehmern ist maximal groß, die meisten meiner Kollegen kenne ich gar nicht. Durch eine ständige Arbeitnehmervertretung gäbe es zumindest eine neue Kommunikationsebene, von der beide Seiten profitieren würden: Die Mitarbeiter hätten einen Ansprechpartner und Beschwerden würden die Chefetage überhaupt mal erreichen.

Waren Sie selbst schon früher in Betriebsräten oder gewerkschaftlich aktiv?

Nein, ich habe Betriebsräte zwar in anderen Unternehmen erlebt, aber oft hat mir deren Arbeit nicht gefallen. Da wurden unrealistische Forderungen gestellt, es gab „Profi-Betriebsräte“, die ihren eigentlichen Job im Betrieb aufgeben und so den Kontakt zu den Arbeitern verloren haben. Darum kandidiere ich selbst: Weil ich vermeiden will, dass es bei uns auch so weit kommt.

Einige Kollegen wollen im Betriebsrat auch gegen die sachgrundlose Befristung kämpfen – Sie auch?

Nein, ich habe mich mit der Befristung abgefunden. Und ich glaube auch nicht, dass der Betriebsrat der richtige Ort ist, um diesen Kampf auszufechten. So lange die Politik es erlaubt, werden Unternehmen solche Verträge anbieten – es ist Aufgabe der Gewerkschaften, gegen Befristungen und für höhere Löhne zu kämpfen. Leider haben die meisten Gewerkschaften die wirtschaftliche Entwicklung verschlafen. New-Economy-Unternehmen wie Foodora hatten die lange nicht auf dem Zettel. Insofern freut es mich, dass die NGG uns nun bei der Gründung des Betriebsrates unterstützt.

Glauben Sie, dass es schwer wird, weitere Mitarbeiter von Foodora für den Betriebsrat zu interessieren?

Das Problem ist, dass viele Fahrer zu kurz bei Foodora arbeiten, um sich wirklich in den Betriebsrat einbringen zu können. Die Fluktuation ist hoch, die meisten bleiben etwa vier Monate und sind dann wieder weg. Und natürlich sind viele junge Leute dabei, denen diese Idee der Vernetzung fremd ist – trotzdem bin ich zuversichtlich.

Haben Sie das Gefühl, dass Foodora Ihre Initiative unterstützt?

Natürlich befürchte ich, dass die uns gerade nur belächeln und gar nicht ernst nehmen. Doch bislang spüren wir keinen Widerstand. Ich glaube schon, dass die Unternehmensführung die Arbeitsbedingungen verbessern will: Als ich mal eine wütende E-Mail geschickt habe, weil ich zu Beginn 10-Stunden-Schichten fahren musste, wurde direkt ein Vertreter aus Berlin nach Hamburg geschickt, um mit mir zu reden. Seitdem sind die Schichten generell nur noch maximal sechs Stunden lang. Der gute Wille ist da – doch an der Struktur hapert es.

Die Bestellungen kommen in zwei Teilen – zuerst kommt die Nachricht, wo die Ware abzuholen ist, dann, wohin sie gebracht werden soll



Martin Reiling, 35, kommt aus Hamburg und arbeitet seit einem halben Jahr als Fahrradkurier bei Foodora.



„Ich glaube, befristete Verträge sind heute einfach die Regel. Und viele arbeiten ohnehin nicht lange bei Foodora“
Jim, Fahrer bei Foodora Hamburg