

*Robin de Greef*

# **„Riders unite!“**

**Arbeitskämpfe bei Essenslieferdiensten  
in der Gig-Economy –  
Das Beispiel Berlin**

**DIE BUCHMACHEREI**



© Der Autor  
Die Buchmacherei 2020  
Postfach 61 30 46, 10964 Berlin  
kontakt@diebuchmacherei.de  
<http://diebuchmacherei.de>  
Satz & Gestaltung: Jochen Gester  
Korrektorat: Rainer Knirsch  
Druck: SDL - Digitaler Buchdruck, Berlin  
1. Auflage: Dezember 2020  
  
ISBN: 978-3-9822036-5-2

# Inhalt

1. Vorwort	5
<b>I – Hintergründe</b>	11
2. Prekäre Arbeit und die Gig-Economy	13
Schlanke Plattformen – massive Investitionen	17
Nur die Spitze des Eisbergs	20
Die Unorganisierbaren?	24
3. Exkurs: Forschungsansätze zu gewerkschaftlicher Organisation	31
<b>II – Das Beispiel Berlin</b>	37
4. Vom Startup zum Monopol – Essenslieferdienste in der Gig-Economy	39
5. Als Rider für Deliveroo und Foodora	44
Zugang und Rahmenbedingungen	46
Unterwegs in der Lieferzone	50
Von Gig zu Gig	53
App-basierte Freiräume	60
Potenziale für Widerstand	64
6. Die Deliverunion-Kampagne	69
FAU Berlin – Gewerkschaft als Plattform	77
Der Kampf geht weiter ...	84
7. Strategien und Herausforderungen – Versuch einer Auswertung	91
Neue gewerkschaftliche Ansätze für die Gig-Economy?	95
Zum Abschluss ...	98
<b>III – Anhang</b>	101
8. Mini-Glossar	103
9. Quellen- und Literaturverzeichnis	109
10. Dokumente	119

## **Danksagung**

Mein Dank gilt Peter Birke und Mario Becksteiner für die Betreuung der diesem Buch zugrundeliegenden Bachelorarbeit und dafür, dass sie mich zur Veröffentlichung ermutigt und dabei unterstützt haben. Für die aufwändige Textbearbeitung danke ich Jochen Gester und Rainer Knirsch vom Verlag. Außerdem danke ich der FAU Berlin sowie Florian A. Schmidt, Callum Cant und Peer Schader für die Bereitstellung der im Buch zu findenden Bilder und Grafiken. Besonderer Dank gilt meinen Interviewpartner\*innen für das mir entgegengebrachte Vertrauen. Dieses Buch basiert in weiten Teilen auf ihren Wissensbeständen, Erfahrungen und Einschätzungen. Nicht zuletzt danke ich den Menschen in meinem persönlichen Umfeld, die mich bei der Arbeit an diesem Buch in unterschiedlichster Art und Weise unterstützt haben.

## **Zum Autor**

Robin de Greef, Jg. 1992, studiert im Master „Arbeit in Betrieb und Gesellschaft“ an der Georg-August-Universität Göttingen, arbeitet als wissenschaftliche Hilfskraft am Soziologischen Forschungsinstitut Göttingen (SOFI) sowie freiberuflich im Bereich Hörfunk und Medienpädagogik und ist seit 2018 aktiv in der FAU.

# 1. Vorwort

*„Manche sagen, dass wir die Unorganisierbaren organisieren. Also das sind Leute, die keinen Treffpunkt haben, sie haben kaum Möglichkeiten miteinander zu kommunizieren, ihre Schichten sind unregelmäßig und es gibt ständig Fluktuation.“  
(Übers. d. Verf.)*

Mitglied der Deliverunion-Kampagne im April 2018

Im Frühjahr 2017 begannen in Berlin die „Rider“ genannten Kurierfahrer\*innen der Essenslieferdienste Deliveroo und Foodora mit gemeinsamen öffentlichkeitswirksamen Protestaktionen. Die beiden ehemaligen Startup-Unternehmen waren zu diesem Zeitpunkt bereits europaweit tätig und auch in vielen deutschen Großstädten vertreten. Berlin stellte in Deutschland einen wichtigen Standort dar, hier konkurrierten sie besonders stark um die Vormachtstellung. Die beiden Lieferdienste verfolgten ein ähnliches und relativ neues Geschäftsmodell. Mittels einer Online-Plattform ermöglichten sie Kund\*innen die Bestellung und Lieferung von Speisen aus meist eher höherwertigen Restaurants ohne eigenen Lieferservice direkt vor die Haustür. Sie nahmen dabei primär eine vermittelnde Position zwischen Kund\*innen, Restaurants und den Ridern ein und steuerten zur Wertschöpfungskette im Wesentlichen die nötige Software bei. Etwa 30 Prozent des Umsatzes verlangten sie dafür von den Restaurants als Provision, eine Liefergebühr in Höhe von rund 2,50 Euro von den Kund\*innen.

Mittlerweile sind Deliveroo und Foodora nicht mehr in Deutschland vertreten. Deliveroo hat sein Deutschlandgeschäft im August 2019 aufgegeben, während Foodora im Dezember 2018 durch den niederländischen Konzern Takeaway aufgekauft und in der Folge schrittweise in dessen Marke Lieferando integriert wurde. An der Situation von Ridern, die für derartige Lieferdienste arbeiten, hat sich jedoch insgesamt wenig geändert. Sie müssen in die Tätigkeit ein eigenes Fahrzeug – in Deutschland meist Fahrräder, andernorts häufig auch Mopeds – und das private Smartphone einbringen. Schichten buchen sie eigenständig mithilfe einer Anwendungssoftware (App), deren Algorithmus außerdem während der Schicht die Arbeitsabläufe vorgibt und einzelne Aufträge übermittelt. Aufgrund dieser digitalen Arbeitskoordination sind Rider tendenziell vereinzelt und arbeiten flexibel in unregelmäßigen Schichten, die nicht länger als eine Woche im Voraus geplant werden können. Gleichzeitig herrscht eine hohe Fluktuation in der Belegschaft, auch weil die meisten Rider prekär beschäftigt sind – entweder geringfügig und befristet oder als Solo-Selbstständige. Solche Arbeitsformen sind typisch für die sogenannte „Gig-Economy“, welcher Essenslieferdienste wie Deliveroo, Foodora und Lieferando, ebenso wie beispielsweise

der Fahrdienstvermittler Uber oder die Reinigungs-Plattform Helpling, zugeordnet werden.

Dass gewerkschaftliche Organisation in der Gig-Economy trotz dieser auf den ersten Blick äußerst widrigen Umstände möglich ist, zeigt das Beispiel der Berliner Rider. Zu ihren zentralen Forderungen zählten die Kompensation der Instandhaltungskosten von Fahrrädern, eine gesicherte Anzahl an Schichten und höhere Löhne. Die unternehmensübergreifende Organisation der Rider fand im Rahmen der Kampagne „Deliverunion“ statt, die über das Berliner Syndikat der Basisgewerkschaft Freie Arbeiterinnen- und Arbeiter-Union (FAU) unterstützt wurde. Berlin ist kein Ausnahmefall: Streiks und Protestaktionen von Essenskurier\*innen sind seit dem Sommer 2016 in verschiedenen Städten in Deutschland, Europa und darüber hinaus entbrannt und wurden in vielen Fällen von Basisgewerkschaften wie der FAU unterstützt. Teils formierte sich Protest aber auch mit Unterstützung herkömmlicher Gewerkschaften. So hat in Deutschland die dem Deutschen Gewerkschaftsbund (DGB) zugehörige Gewerkschaft Nahrung-Genuss-Gaststätten (NGG) mehrere Betriebsratsgründungen bei Geschäftsstellen von Deliveroo und Foodora unterstützt. Im Februar 2018 gründeten Rider in Köln die Social-Media-Kampagne „Liefern am Limit“, welche im November 2018 offiziell als NGG-Projekt übernommen wurde. Untypisch für herkömmliche Gewerkschafts- und Betriebsarbeit ist auch in diesem Fall die Selbstorganisation der Rider zentral. Ein besonderes Merkmal aller dieser Protestbewegungen ist der Versuch, die unter ähnlichen Bedingungen arbeitenden Rider unternehmensübergreifend zu organisieren. Doch wie genau ist Organisation in der Gig-Economy trotz Tendenzen zu Vereinzelung, flexibler Arbeitszeiten und hoher Fluktuation in der Belegschaft überhaupt möglich? Und welche spezifische Rolle spielen Basisgewerkschaften wie die FAU in diesem Prozess? Mit diesen Fragen beschäftigt sich das vorliegende Buch am Beispiel der Berliner Kampagne Deliverunion.

Hervorgegangen ist dieses Buch aus meiner Bachelorarbeit am Institut für Soziologie der Universität Göttingen, die ich im Januar 2019 eingereicht habe. Mein zunächst vages Interesse am Thema wurde durch die breite Berichterstattung in der bundesweiten Presse geweckt. Die große Aufmerksamkeit, welche den Arbeitskämpfen bei Essenslieferdiensten in der Gig-Economy nicht nur in Deutschland zuteil wurde, ist kaum verwunderlich. Die Lieferdienste waren mit ihren Werbekampagnen sowohl online als auch im urbanen öffentlichen Raum sehr präsent und auch die Rider begannen mit ihren voluminösen und farbenfrohen Thermorucksäcken zunehmend das Stadtbild zu prägen. Zudem lassen sich die in den letzten Jahren in öffentlichen und wissenschaftlichen Debatten (nicht nur) zur Arbeitswelt sehr präsenten Themen Digitalisierung und

Überwachung anhand der Kämpfe der Rider diskutieren. Ebenso verweist das Beispiel auf die seit Langem zunehmende branchenübergreifende Tendenz zur Prekarisierung von Arbeitsverhältnissen und die Frage, wie sich Lohnabhängige unter diesen Bedingungen organisieren können. Es dürfte somit besonders für zukünftige Arbeitskämpfe in der digitalen Ökonomie und im Bereich prekärer Dienstleistungsarbeit relevant sein.

Das zentrale Anliegen dieses Buches ist es, Lohnabhängigen, Gewerkschaften und ihren Verbündeten Wissen zur Verfügung zu stellen. Meine Position als Forscher und Beobachter ist somit offen parteiisch, anstatt eine ohnehin kaum einlösbare Objektivität anzustreben, und kann insgesamt als solidarisch-interessiert beschrieben werden.<sup>1</sup> Der Text bewegt sich zwischen arbeitssoziologischer Untersuchung, journalistischer Dokumentation und Praxislektüre für Lohnabhängige und Gewerkschaften. Dies stellt eine Veränderung im Vergleich zu der zugrundeliegenden Bachelorarbeit dar, die primär nach wissenschaftlichen Kriterien verfasst war. Dementsprechend ist auch kein Kapitel zu empirischer Basis und Erhebungsmethode vorhanden. Ich beschränke mich stattdessen darauf, diese im Folgenden knapp zu skizzieren.

Meine erste direkte Begegnung mit den Kämpfen der Rider fand im April 2018 während eines zehntägigen Aufenthaltes in Berlin statt, als ich bei einem offenen Treffen der Deliverunion zuhören durfte, nachdem ich mich als forschender Student zu erkennen gegeben hatte. Daran schlossen sich die Teilnahme an einer Demonstration sowie einer Informationsveranstaltung der Kampagne an, woraus wiederum Interviews mit insgesamt vier Deliveroo-Ridern und zwei Foodora-Ridern hervorgingen. Jeweils ein Rider von Deliveroo und Foodora war zum Zeitpunkt des Interviews nicht an der Deliverunion beteiligt, während alle anderen Interviewten in unterschiedlichem Ausmaß in die Kampagne involviert waren. Zusätzlich führte ich Interviews mit zwei die Rider unterstützenden Personen, von denen eine zuvor selbst für Foodora gefahren und die andere im Berliner Foodora-Büro tätig gewesen war. Alle Interviews wurden aufgezeichnet und für die Auswertung transkribiert. Die Interviews fanden in Privatwohnungen, Parks oder Cafés und bei den Ridern oft in zeitlicher Nähe zum Schichtbeginn oder -ende statt.

---

1 In der Debatte über den Bezug zwischen Soziologie und „parteiischer“ Öffentlichkeit spricht sich der US-amerikanische Soziologe Michael Burawoy für eine stärker öffentlich orientierte Soziologie aus. Der vorliegende Text kann anknüpfend an seine Überlegungen als eine Art organische öffentliche Soziologie eingeordnet werden. Dies bedeutet im Grunde, dass zwischen Soziolog\*innen und Beforschten ein Dialog und ein Prozess wechselseitiger Bildung besteht und dass die Forschung Öffentlichkeit im Sinne der Ziele und Bedürfnisse der Beforschten generiert (Burawoy 2005: 7 f.).

Diese Einblicke können zwar kaum als repräsentativ gelten, verschafften mir aber einen umfassenden Einblick in die Arbeitsrealitäten der Rider und die Organisation im Rahmen der Deliverunion. Dennoch mussten sie als Momentaufnahme begriffen werden, da sie nur einen bestimmten Zeitabschnitt fokussierten. Für diese Veröffentlichung habe ich darum weitergehend recherchiert, um die Ereignisse bis zum Verschwinden von Deliveroo und Foodora vom deutschen Markt mit einzubeziehen und darüber hinaus Bezüge zu weiteren Kämpfen von Ridern im In- und Ausland herstellen zu können. Wichtig waren hier ein aktualisierendes Interview mit einem maßgeblich an der Deliverunion beteiligten Rider sowie Gespräche mit in Leipzig und Köln an Arbeitskämpfen bei Deliveroo und Foodora beteiligten Personen. Sowohl für die Bachelorarbeit als auch für den vorliegenden Text habe ich zudem auf eine große Bandbreite an Online-Quellen zurückgegriffen. Aufgrund einer intensiven Öffentlichkeitsarbeit sind die Kämpfe der Berliner Rider gut dokumentiert – was ebenfalls für die meisten anderen Initiativen von Ridern im In- und Ausland gilt. Darüber hinaus waren verschiedene Blogs und Onlinemagazine aus dem linksgewerkschaftlichen Spektrum, wie beispielsweise *Notes from Below*, für die Recherche relevant. Besonders hervorzuheben sind zudem die Videoplattform *Labournet.tv* und das Onlinemagazin der Plattform *Gründerszene*, welches regelmäßig zu aktuellen Entwicklungen in der digitalen Ökonomie berichtet.

An dieser Stelle erfolgt nun noch ein grober Überblick zum Inhalt dieses Buches. Im folgenden Kapitel 2 gehe ich zunächst näher auf kommerzielle Online-Plattformen allgemein ein und verorte dann Deliveroo und Foodora sowie die Gig-Economy in diesem Zusammenhang. Zudem wird verdeutlicht, dass die Geschäftsmodelle und Technologien der Gig-Economy zwar ein neues Phänomen sind, gleichzeitig aber in einen umfassenden und weiter zurückreichenden Prozess der Prekarisierung von Arbeit eingebettet betrachtet werden müssen. Daran anknüpfend zeige ich Hürden gewerkschaftlicher Organisation in der Gig-Economy auf, um anschließend die Dynamik der Kämpfe von Essenskurier\*innen im internationalen Kontext nachzuvollziehen. In Kapitel 3 verweise ich in Form eines Exkurses auf sozialwissenschaftliche Theorien und Begriffe, die helfen sollen, die Situation der Rider und ihre Organisation begrifflich zu fassen. Es handelt sich hier zum einen um den Machtressourcenansatz des Arbeitskreises „Strategic Unionism“ und zum anderen um in der Sozialbewegungsforschung gängige Theorien zu kollektivem Interessenhandeln. Dieser Exkurs ist nicht notwendig für ein Verständnis der folgenden Kapitel, unterfüttert und vertieft allerdings einige der im Text vorhandenen Überlegungen und Begriffe und macht die akademischen Diskussionen dahinter transparent. Die beiden Ansätze finden sich im darauf folgenden Text in vereinfachter und ohne das Vorwissen aus dem Exkurs

verständlicher Form wieder, um die Lektüre möglichst niedrigschwellig zu gestalten.

In Kapitel 4 erfolgt der Einstieg in die eigentliche Untersuchung. Hier gehe ich näher auf die Lieferdienste ein und skizziere ihre Entwicklung von der jeweiligen Gründung bis zum Verkauf von Foodora und dem Rückzug von Deliveroo aus Deutschland, um zu veranschaulichen, wie der Markt für plattformbasierte Essenslieferdienste funktioniert. Anknüpfend daran gebe ich einen kurzen Einblick in die Zusammensetzung der Belegschaft bei den beiden Unternehmen. In Kapitel 5 geht es dann um die Rahmenbedingungen und den Arbeitsalltag als Rider bei Deliveroo und Foodora sowie die Besonderheiten der digitalen Arbeitskoordination. Quer dazu werden die spezifischen Problemlagen aufgezeigt, mit denen sich Rider konfrontiert sahen, und so ein Verständnis dafür entwickelt, wo gewerkschaftliche Organisation ansetzen kann. Anschließend nehme ich in Kapitel 6 die Aktionsformen und Strategien der Deliverunion sowie die spezifische Rolle der FAU Berlin und ihrer basisgewerkschaftlichen Praxis in den Blick. Zudem vollziehe ich die Dynamik der Kämpfe bis zum Rückzug der beiden Lieferdienste nach und gebe zuletzt einen kleinen Einblick in die Arbeitsbedingungen bei dem nun marktbeherrschenden Unternehmen Lieferando. In Kapitel 7 stehen dann abschließend die Herausforderungen und Potenziale gewerkschaftlicher Organisation von Ridern in der Gig-Economy im Fokus. Dabei werden die Ansätze der FAU Berlin, stellvertretend auch für andere Basisgewerkschaften, gegenüber den Ansätzen herkömmlicher Gewerkschaften wie der NGG diskutiert.

Vor dem Literaturverzeichnis findet sich ein kleines Glossar. Dort werden im Text erwähnte Initiativen und Organisationen sowie Publikationen rund um die Kämpfe der Rider vorgestellt. Im abschließenden Dokumentenanhang sind außerdem ein kurzer Text und ein Redebeitrag von Berliner Deliveroo-Ridern sowie eine Solidaritätserklärung von Berliner Taxifahrer\*innen mit freundlicher Genehmigung abgedruckt. Außerdem finden sich dort anonymisierte Arbeitsverträge von Ridern bei Deliveroo und Foodora sowie das Kündigungsschreiben, welches von Deliveroo an die Rider geschickt wurde, als sich das Unternehmen vom deutschen Markt zurückzog.