



Homebase: die globale Gig-Ökonomie

Über das Entstehen grenzüberschreitender Solidarität unter Riders –
von Karsten Weber*

In: *express* 11/2022

Die Unruhe bei den Essenslieferdiensten in China und der Arbeitskampf der Riders von Foodpanda, einem zum Berliner Unternehmen Delivery Hero gehörenden Lieferdienst in Hongkong, gehören zu den am häufigsten auftauchenden Themen im Blog des »Forums Arbeitswelten«, das sich für die Vernetzung und den Austausch zwischen Beschäftigten in China und Deutschland einsetzt. Karsten Weber bietet im Folgenden einen Rückblick auf die bisherigen Entwicklungen, bei denen das Forum Arbeitswelten nicht nur nah dran war, sondern auch einen aktiven Part in der grenzüberschreitenden Vernetzung der Fahrer:innen übernommen hat.

Im Februar 2021 war der Kurierfahrer Chen Guojiang (Spitzname »Mengzhu«, in etwa: Anführer der Riderallianz) in Beijing verhaftet worden – er hatte diverse Chatgruppen initiiert, in denen sich Kurierfahrer:innen über ihre Arbeitsbedingungen, Bezahlung, Rassismus u.ä. austauschten – insgesamt 14.000 Kontakte zählten diese Foren. Nachdem Mengzhu verschwunden war, erhielt die Familie entgegen chinesischem Recht keine Mitteilung über seinen Verbleib. Unter Mitarbeit des Forum Arbeitswelten entwickelte sich eine internationale Solidaritätskampagne mit einer beachtlichen Eigendynamik. Das Forum Arbeitswelten konnte dabei auch Kontakte zurückgreifen, die sich aus einem Riders-Treffen in Berlin ergeben hatten, und ist seitdem über verschiedene Riders-Telegramgruppen mit diesen vernetzt – dabei wird sowohl international als auch innerhalb Deutschlands auf Englisch kommuniziert, da die Mehrheit der Fahrer:innen migrantisch ist.

Eine in Deutschland lebende chinesische Aktivistin hatte ihre eigenen Netzwerke nach China und Hongkong. Im Fall »Mengzhu« gelang es so trotz erheblicher Repression seitens der Behörden und Abschottung, über diese Kontakte bis zur Familie Chen Guojiangs vorzudringen, Informationen einzuholen und Unterstützung zu organisieren.

Ab März 2021 ging die Soli-Kampagne mit der Kampagnenseite an den Start: <https://deliveryworkers.github.io/>, einschließlich einer internationalen Videokonferenz, eingerichtet von Ellen Friedman, langjährige Organizerin und Mitherausgeberin der Labour Notes in den USA.

Wir warfen unsere Kontakte zusammen und es gab eine bunt gemischte Teilnahme u.a. aus Deutschland, China, Hongkong, Russland, Pakistan, Brasilien, Taiwan sowie den USA mit einer tollen Diskussion. Uber-Fahrer aus den USA sprachen aus ihren Autos per Smartphone mit uns. Bei Uber haben sich Tausende organisiert, sie kämpfen um ihre Anerkennung als Gewerkschaft. Durch einen Kontakt zu einem Aktivsten in Brasilien ging es weiter nach Lateinamerika. Dort konnte man auf ein bestehendes Netzwerk der Fahrer:innen zurückgreifen, das seine Proteste selbst koordinierte. In der Solidaritätserklärung, die in Argentinien vor der Chinesischen Botschaft verlesen worden ist, heißt es: »Wir stehen vor den chinesischen Botschaften und Konsulaten in Argentinien, Ecuador, Brasilien, Mexiko und Paraguay, um eine internationalistische Aktion durchzuführen.«

Die Soli-Kampagne war beeindruckend. In Mexiko besuchte eine Delegation mit einer Solidaritätsbotschaft das chinesische Konsulat, das aus diesem Grund von mexikanischer Polizei abgeriegelt wurde. Sie verhinderte damit die Übergabe der Botschaft. In Kalifornien gab es einen Soli-Konvoi von Uber-Fahrer:innen zum chinesischen Konsulat. Die größte Aktion fand in Sao Paulo statt: eine Motorraddemo für Mengzhu.

In verschiedenen europäischen Medien (Großbritannien, Italien, Spanien und Frankreich) gab es Berichte. Eine österreichische Riders-Organisation machte ein Podcast-Interview zur Situation der Riders und insbesondere Mengzhus in China und über die Solidaritätsarbeit des Forum Arbeitswelten.

Für den Singles Day, den Online-Shopping-Day am 11. November 2021, versuchten wir eine weitere Soli-Kampagne zu starten, die in erster Linie eine Onlinekampagne mit Soli-Fotos aus aller Welt werden sollte. Sie zündete jedoch nicht so wie erhofft. Wir bekamen Fotos mit hochgehaltenen »Free Mengzhu«-Schildern aus Argentinien, Brasilien, Italien, UK, Spanien und Deutschland, aber weniger als erwartet. Mengzhu ist nach rund einem Jahr aus der Haft entlassen worden, ähnlich wie zuvor bereits der Leiharbeiter-Aktivist Fu Tianbo bei VW in Changchun. Mit einem Video wandte sich Mengzhu an die Öffentlichkeit, als er wieder frei war. Normalerweise ist in China eine solche Entlassung gekoppelt mit einer Erklärung, dass man sich in dem Bereich nicht mehr betätigen werde – das tat Mengzhu in seinem Video nicht. Ob die Kampagne zur Freilassung beigetragen hat, lässt sich nicht sagen, denn chinesische Behörden lassen sich nicht in die Karten blicken und begründen ihr Handeln nicht. Die Informationen, die es über die internationale Soli-Kampagne auch in den westlichen Staaten gab, verbreiteten sich aber durchaus in China und da auch unter den Kurierfahrern. Das macht Mut, auch wenn es von den Behörden nicht gern gesehen wird. Auch im Westen spürten die Rider die Möglichkeit von internationaler Solidarität, wie sie in der Arbeiterbewegung selten geworden ist.

In diesem Sinne erfreulich war auch die nächste Videokonferenz. Es ging um die Lehren aus dem Streik der Foodpanda-Kuriere in Hongkong, der kurz vorher stattgefunden hatte. Die Videokonferenz wurde von den Hongkonger:innen ausgerichtet. Rund 50 Leute aus der halben Welt – Dänemark, HongKong, China, Großbritannien, USA, Frankreich, Italien, Spanien, Russland, Litauen, Brasilien, Argentinien, Pakistan, Philippinen, Myanmar und Taiwan und auch Deutschland – waren dabei. Die Teilnehmer:innen zeigten ein enormes Interesse an den Streikerfahrungen aus Hongkong, doch viele wollten auch von eigenen Organisationsversuchen und Kampferfahrungen erzählen.

Im Mittelpunkt stand die Frage, wie Probleme in den Auseinandersetzungen überwunden werden könnten. So berichteten Kolleg:innen von Foodpanda, sie hätten Streikbrecher:innen nicht angegriffen, sondern mit ihnen geredet, ohne ihnen zu drohen. Man vermeide auf diese Weise Spaltungen unter den Fahrer:innen, die immer noch Kolleg:innen blieben. Stattdessen suchte man Unterstützung bei den Kund:innen. Man erzählte ihnen von den Arbeitsbedingungen bei Foodpanda und konnte mehrere hundert von ihnen zu einem Boykott dieses Unternehmens bewegen.

Auf die Frage, ob man sich in diesem Kampf nicht eine Gewerkschaft gewünscht hätte, erklärte ein Aktivist, er wisse nicht wofür. Unabhängige Gewerkschaften hatten sich im Herbst 2021 nach erheblichem Druck und Drohungen gegen Mitglieder durch die Hongkonger Regierung aufgelöst (Bodo Zeuner in: *Gegenblende*, Oktober 2021; *Anm. d. Red.*) Niemand kenne die Arbeit und die Probleme so gut wie sie selbst. Die Riders wüssten selbst, was sie wollten und wie man es einfordert. »Ich würde mich eingeschränkt fühlen. Ich konnte das Management angreifen und beleidigen. Ich weiß, wie weit man gehen kann. Im Rahmen einer Gewerkschaft hätte ich das nicht gedurft. Wir konnten für unsere Sache eintreten, und ich glaube nicht, dass eine Gewerkschaft uns diesen Kampf erleichtert hätte«, sagte ein Teilnehmer aus Hong Kong.

Myanmar nahm einen größeren Anteil in der Debatte ein. Die Riders dort berichteten, dass sie in der Folgeweche in den Streik treten wollten. Das passierte dann auch und war sehr beeindruckend.

Dabei gab es wechselseitige Soli-Aktionen: Griechische Riders protestierten auf einer Kundgebung für die Kolleg:innen in Myanmar, dortige Riders machten öffentliche Soli-Aktionen für den Ridersstreik in Athen.

Die Kämpfe der Kurierfahrer tauchen global zunehmend in der Berichterstattung der Medien auf. In Deutschland wurde das an der breiten Berichterstattung über die Proteste der Gorillas Riders in Berlin deutlich, aktuell finden sich zahlreiche Presseberichte insbesondere aus Frankreich, Italien, Großbritannien, Indien und den USA.

Besonders erwähnenswert ist die Tendenz zur Untersuchung der eigenen Situation und der Funktionsweise der Branche sowie zu einer überregionalen Vernetzung durch die Fahrer:innen selbst. Es gibt nicht nur unterschiedlich gefestigte Netzwerke in Lateinamerika, Europa und Ostasien, man versucht auch, den Austausch zwischen den Kontinenten zu verbessern.

Die Auflösung des Gewerkschaftsdachverbandes HKCTU (s. *express*, Nr. 9/2021) hat die Gewerkschaftsbewegung in Hongkong schwer getroffen, aber die Arbeitskämpfe werden nicht aufhören:

In Hongkong wurden sowohl der jüngste Foodpanda-Streik als auch der Deliveroo-Streik vor fast zwei Jahren von sog. ethnischen Minderheiten angeführt. Es scheint, dass sich nur wenige einheimische chinesische Arbeitnehmer:innen daran beteiligten. Doch während des Foodpanda-Streiks schlossen sich auch viele einheimische chinesische Arbeitnehmer der »No Pick-up«-Bewegung an: Einige treten offensiv in den Arbeitskampf und stehen mit Schildern und geballter Faust vor den Niederlassungen von Foodpanda. Andere betreiben verschiedene Formen der Arbeitsverweigerung. Sie schalten ihre Smartphone ab und sind nicht zu erreichen oder nehmen Aufträge an, ohne sie abzuholen – das ist mit »No Pick up« gemeint. Deshalb sah sich die Geschäftsführung von Foodpanda gezwungen, kurz nach Beginn des Streiks an den Verhandlungstisch zu kommen.

In der Branche haben sowohl die sog. ethnischen Minderheiten als auch einheimische chinesische Beschäftigte ihre eigenen Anliegen, was aber nicht bedeutet, dass beide Lager nicht zusammenkommen könnten.

Der Foodpanda-Streik ist kein Einzelfall. Er ist vielmehr ein Teil einer internationalen Kampagne gegen die globale Plattformökonomie. Was die Verschiebung der ungleichen Machtverhältnisse angeht, folgt die globale Plattformökonomie dem selben Weg wie die globalen Lieferketten: Die Macht wird von den transnationalen Plattformunternehmen ausgeübt.

Es ist Bewegung in die Branche gekommen und es sieht so aus, als würden sich die Kämpfe der Riders grenzüberschreitend gegenseitig inspirieren. Die Zahl der Arbeitsniederlegungen hat zugenommen. Der Sektor kommt nicht zur Ruhe. Gerade gab es große Arbeitskämpfe auf den Philippinen und in Indien sowie eine Solidaritätskampagne für den entlassenen Riders-Aktivist Rasmus in Dänemark. Arbeitskämpfe werden aber auch mit staatlicher Repression beantwortet. Union Busting-Methoden sind verbreitete Mittel gegen die Organisation der Fahrer:innen.

Als nächstes plant das Forum Arbeitswelten eine Onlinekonferenz im Dezember 2022 zum Thema mit einem besonderen Fokus auf der Situation in Hongkong und Festlandchina (siehe Terminankündigung unter »Vermischte«, S. 6, *Anm. d. Red.*)

** Karsten Weber ist aktiv im Forum Arbeitswelten und betreibt dessen Blog.*

<https://www.forumarbeitswelten.de/blog/>

express im Netz und Bezug unter: www.express-afp.info

Email: express-afp@online.de

express / AFP e.V., Niddastraße 64, VH, 4. OG, 60329 Frankfurt a.M.

Bankverbindung für Spenden und Zahlungen:

AFP, Sparda-Bank Hessen eG, IBAN: DE28 5009 0500 0003 9500 37, BIC: GENODEF1S12