

3. Arbeitskämpfe in der plattformbasierten Lieferbranche und der Fall Lieferando

Im vorherigen Kapitel wurde auf der Grundlage der soziologischen Literatur herausgearbeitet, dass der Plattformkapitalismus als eigenes Produktionsmodell angesehen werden kann und inwiefern sich sowohl die Organisation der Arbeit als auch die industriellen Beziehungen mit dessen Aufstieg gewandelt haben. Letztere sind im Folgenden weiter Thema, konkret anhand der plattformvermittelten Lieferbranche. Diese gehört in Deutschland zu den wichtigsten Formen der über Plattformen vermittelten und lokal gebundenen Arbeit (Heiland/Brinkmann 2020:122). Deswegen bietet sie sich besonders als Untersuchungsgegenstand an. Zudem ließen sich in der Branche in den letzten Jahren viele Arbeitskämpfe beobachten. In diesem Kapitel stelle ich zunächst die Unternehmensgeschichte und -struktur von Lieferando dar und gebe nachfolgend einen Überblick über die bisherigen Arbeitskämpfe in der plattformbasierten Lieferbranche.

3.1 Das Unternehmen Lieferando

Lieferando ist der deutsche Ableger des Unternehmens Just Eat Takeaway.com. Dieses ist, laut eigenen Angaben, „ein weltweit führender Online-Marktplatz für Essenslieferungen“ (Just Eat Takeaway.com 2023). Auf seiner Website gibt das Unternehmen an, dass es weltweit fast 700.000 angeschlossene Partner habe und „Konsument:innen eine große Auswahl an Gerichten und Lebensmitteln“ biete (ebd.). Just Eat Takeaway.com arbeitet hauptsächlich mit Restaurants zusammen, die einen eigenen Lieferservice anbieten. Zusätzlich stellt es einen Lieferservice für jene bereit, die nicht selbst ausliefern (ebd.). Die Restaurants müssen 30 % Provision für die Lieferando-Logistik zahlen. Wenn das Restaurant eigene Fahrer:innen engagiert und die Plattform nur als

Bestell- und Werbeservice verwendet, kostet dies die Gastronom:innen 13 % vom Umsatz. Die Liefergebühr für die Kund:innen ist abhängig von der jeweiligen Stadt, im Moment gibt es in den meisten größeren Städten keine Gebühr. (Reichgardt 2022)

Just Eat Takeaway.com hat sich im Laufe der letzten Jahre schnell zu einem führenden Online-Marktplatz für Essenslieferungen entwickelt, mit Standorten in 20 Ländern (Just Eat Takeaway.com 2023). Lieferando gehört bereits seit 2014 zu Takeaway.com – so der frühere Name des Unternehmens. Es kaufte 2019 Delivery Hero (hierzulande als Lieferheld bekannt) und die dazugehörigen Marken wie Foodora und Pizza.de (Fricke 2023). So entstand ein (temporäres) Quasi-Monopol im Bereich der Lieferung von Speisen (Brinkmann/Heiland 2020:123). Nach der Übernahme des britischen Konkurrenten Just Eat benannte sich das Unternehmen 2020 in Just Eat Takeaway.com um (Schreyer 2020:74).

Das Unternehmen selbst gibt an, dass „für die 14 Millionen Konsument:innen [...] täglich rund 1.700 Mitarbeiter:innen und 10.000 Fahrer:innen im Einsatz“ seien (Just Eat Takeaway.com 2023). Im Unterschied zu den meisten Konkurrenzunternehmen sind bei Lieferando alle Kurierfahrer:innen unbefristet angestellt und laut Unternehmensangaben „umfassend versichert und entsprechend abgesichert“ (ebd.). Die Rider sind dabei in verschiedenem Umfang beschäftigt; es gibt sowohl Mini- und Midijobs als auch Verträge in Vollzeit (Heiland/Brinkmann 2020:123). Momentan erhalten die Fahrer:innen den Mindestlohn von 12 €, hinzu kommen leistungsabhängige Boni und Trinkgeld. Kritisiert wird Lieferando dafür, dass das Unternehmen öffentlich einen vermeintlichen Durchschnittsverdienst der Rider angibt, der bereits Boni und Trinkgeld enthält. Dies sei irreführend, da Durchschnittslohn und Grundverdienst vermengt würden. (Scheele et al. 2023:31) Hinzu kommt, dass die Rider um begrenzte Schichten konkurrieren und unter belastenden Arbeitsbedingungen leiden (Ewen et al 2022:238). Trotz alledem bewertet das Fairwork-Projekt, das die Arbeitsbedingungen bei Plattformunternehmen vergleicht, Lieferando mit 7 von 10 möglichen Punkten und damit relativ gut im Vergleich zu anderen Plattformen in Deutschland (Fairwork 2022).

Lieferando ist eines der ersten Unternehmen in der Branche, das schwarze Zahlen schreibt. Im September 2022 erklärte Jörg Gerbig, der Lieferando-Gründer, in einem Interview mit dem „Forbes Magazine“, dass das Unternehmen in Deutschland profitabel sei (Gerbig 2022). Und nicht nur das: Der deutsche Markt sei der profitabelste für Just Eat Takeaway.com überhaupt (Kolf 2023). Der wesentliche Grund dafür sei, so Gerbig (2022), dass 90 % der Bestellungen über das Marktplatz-Modell liefen, bei dem die Restaurants selbst Fahrer:innen engagieren. Die Schwierigkeiten bestünden nämlich im Logistik-Modell des Unternehmens: „Ein Fahrer kostet im deutschsprachigen Raum um die 20 EUR pro Stunde, schafft binnen dieser etwa zwei Bestellungen. Eine Bestellung kostet also rund 10 EUR. Bei einem Bestellwert von 25 EUR und einer Marge von 30 % generiert sie aber nur 7,50 EUR Umsatz, zuzüglich der Liefergebühr.“ (Ebd.) Gerbigs Behauptung, dass Lieferando Gewinn erwirtschaftete, ist allerdings mit Vorsicht zu genießen. Zwar verzeichnete das Unternehmen tatsächlich in der Bundesrepublik einen operativen Reingewinn (Ebitda) von 19 Millionen Euro; beim Mutterkonzern stand allerdings für das Geschäftsjahr 2022 ein Nettoverlust von 5,7 Mrd. Euro zu Buche (Preußner 2023).

Zukünftig möchte Lieferando seinen Lebensmittelservice erweitern und kooperiert dafür bereits unter anderem mit dem türkischen Lebensmittellieferer Getir. Somit ist nun das gesamte Produktportfolio von Getir auf Lieferandos Marktplatz verfügbar. Ausgeliefert werden die Bestellungen aus Getir-Warenhäusern und von Getir-Fahrer:innen. (Just Eat Takeaway.com 2023) Getir hat 2022 das Unternehmen Gorillas übernommen und gilt inzwischen als Marktführer in der Lebensmittellieferung in Europa (Ksienzyk 2022). Neben Getir sind in einigen Städten Supermärkte, Tankstellen und Traditionsbäckereien Partner von Lieferando. Just Eat Takeaway.com (2023) rühmt sich: „Durch die verschiedenen Anbieter entwickelt sich Lieferando zu einem Marktplatz für alles rund ums Essen.“

3.2 Arbeitskämpfe in der plattformbasierten Lieferbranche

Wie bereits im vorherigen Kapitel angedeutet, machte die plattformbasierte Lieferbranche in den letzten Jahren, entgegen früherer Erwartungen, viele Schlagzeilen mit Arbeitskämpfen in ganz Europa (Heiland 2020). Häufig wird der siebentägige wilde Streik bei Deliveroo in London im August 2016 als Schlüsselereignis für Arbeitskämpfe in ganz Europa bewertet (De Greef 2020:25). Laut einer von französischen Aktivist:innen erstellten Karte kam es in der plattformbasierten Lieferbranche 2016 und 2017 zu insgesamt 40 Protestaktionen in 8 europäischen Ländern (Transnational Food Platform Strike Map o.J.). In ganz Europa war dabei auffällig, dass bei diesen Arbeitskämpfen die traditionellen Gewerkschaften nur schwach vertreten waren; die Lücke wurde in vielen Fällen von alternativen Gewerkschaften gefüllt, die oft basisdemokratisch und mit explizit linken, häufig anarchosyndikalistischen politischen Positionen auftraten (Ewen et al. 2022:245).

Auch in Deutschland kam es in den letzten sechs Jahren bei vielen Plattformunternehmen zu Arbeitskämpfen. Als Auftakt dafür lässt sich die Kampagne „#deliverunion“ der Freien Arbeiter*innen-Union (FAU) betrachten. Den Höhepunkt fanden die Arbeitskämpfe 2021 bei Gorillas, wo die schlechten Arbeits- und Beschäftigungsbedingungen eine Welle von wilden Streiks in Berlin nach sich zogen. Hier standen sich das Gorillas Workers Collective (GWC)⁸ und die Unternehmensleitung entgegen. (Ewen et al. 2022:240) Die Proteste begannen im Februar 2021, als die Beschäftigten wettergerechte Arbeitskleidung forderten und verlangten, bei Minusgraden bezahlt freigestellt zu werden. Dies führte dazu, dass sie mehrere Tage in Folge ihre Lieferungen einstellten. (Fairwork 2022:21) Dies, gepaart mit Problemen wie verspäteten Lohnzahlungen, fehlender Lohnfortzahlung im Krankheitsfall und generell schlechten Arbeitsbedingungen, veranlasste „die Gorillas-Arbeiter*innen, ihre Organisierungsbemühungen zu intensivieren und ihre Forderungen über die sozialen Medien publik

8 Das GWC ist ein Zusammenschluss von Fahrer:innen von Gorillas. Durch wilde Streiks und Blockaden von Lagerhäusern haben sie immer wieder Diskussionen über das restriktive deutsche Streikrecht entfacht. Das GWC ist unabhängig von Gewerkschaften, wird und wurde aber stark von der FAU unterstützt. (De Greef 2020:117)

zu machen“ (ebd.:22). Im März 2021 wurde dann eine Aktivistin des damals noch sehr jungen GWC zwei Wochen vor Ablauf ihrer Probezeit entlassen. Einem Rechtsgutachten der FAU zufolge war diese Kündigung aufgrund eines Verfahrensfehlers ungültig. (Ebd.) Daraufhin kam es im Frühling und Herbst desselben Jahres zu den eben genannten wilden Streiks. Die konkreten Forderungen „richteten sich auf eine Erhöhung des Stundenlohns auf 12 Euro, bessere Wartung der Fahrräder, eine beschäftigtenfreundlichere Organisation des Schichtbetriebs, die Gewährleistung von Pausen und eine transparente Einteilung der Gewichtsbelastung.“ (Ewen et al. 2022:244) Nach den Streiks im Herbst verweigerte Gorillas den beteiligten Fahrer:innen den Zugang zum Betrieb und sprach ihnen Kündigungen aus. Insgesamt wurden 350 Beschäftigte entlassen. (Ebd.) Ver.di und die NGG entschieden sich dagegen, den wilden Streik zu unterstützen; die Zusammenarbeit mit der FAU blieb dagegen sehr eng (ebd.:16). Ver.di-Sprecher Andreas Splanemann erklärte dazu im Oktober 2021 gegenüber dem Rundfunk Berlin-Brandenburg: Eine „Übernahme des Streiks“ würde „aus unserer Sicht den Mitarbeitenden nicht in ihrer jetzigen Situation helfen“ (Jurkschat 2021).

Nach langen Gerichtsprozessen über mehrere Instanzen entschied das Landesarbeitsgericht Berlin-Brandenburg im April 2023, „dass die durch den Lieferdienst Gorillas erklärten fristlosen Kündigungen gegenüber als Fahrradkurieren (sog. Rider) beschäftigten Arbeitnehmern wirksam waren“ (Arbeitsgericht Berlin-Brandenburg 2023). Das Gericht bewertete die Beteiligung an den Streiks als erhebliche arbeitsrechtliche Pflichtverletzung und ging davon aus, „dass die nicht gewerkschaftlich organisierte Protestaktion nicht als zulässige Ausübung des Streikrechts gemäß Artikel 9 Absatz 3 Satz 1 Grundgesetz zu beurteilen“ sei. Die Revision zum Bundesarbeitsgericht wurde nicht zugelassen. (Ebd.) Auch nach den Kündigungen blieb das GWC in Berlin aktiv und gründete gegen den massiven Widerstand der Geschäftsführung nicht nur einen Betriebsrat; es wurde auch zum Vorbild für die Arbeiter:innen anderer Lieferdienste. Ob Lieferando, Flink, Getir oder Hellofresh: Es gibt kaum einen Lieferdienst, in dem sich daraufhin nicht ebenfalls Arbeiter:innenvertretungen gründeten – meist verbunden mit langwierigen Auseinandersetzungen vor Gericht. (Frank 2021)

Auch bei den Vorgängerunternehmen von Lieferando kam es früh zu Auseinandersetzungen. Die wichtige Rolle der FAU lässt sich auch daran belegen, dass Foodora 2017 bereit war, in Verhandlungen mit der FAU Berlin zu treten und die Forderungen der FAU für den Sektor zu diskutieren. Diese Verhandlungen scheiterten zwar. Dass Foodora sich aber überhaupt bereit erklärte, mit einer Kleinstgewerkschaft wie der FAU zu verhandeln, ist unüblich. (Schreyer/Scharpe 2018:272) Den ersten Betriebsrat in der Branche gab es ebenfalls bei Foodora; dieser wurde 2017 in Köln gegründet. Nach der Übernahme von Foodora durch Lieferando ging die neue Geschäftsführung gegen den Betriebsrat vor, konnte aber die Wahl eines neuen Betriebsrats 2020 nicht verhindern. Hier gewann sehr knapp die NGG-nahe Liste gegen eine Betriebsratsliste, die vom Management bevorzugt wurde. Während dieser Wahl kam es zu einem Polizeieinsatz, weil ein höherer Angestellter versuchte, die Betriebsratswahl zu behindern. (Wigand 2020)

Lange Zeit war unklar, welche der DGB-Gewerkschaften für die plattformvermittelte Lieferbranche zuständig ist. Inzwischen haben ver.di und die NGG die Branche gewissermaßen untereinander aufgeteilt. So erklärt ver.di-Gewerkschaftssekretärin Maren Ulbrich: „Lieferando bringt Essen aus Restaurants zu den Menschen nach Haus. Das ist ein Bereich der NGG. Aber die Gorillas liefern eigene Waren des täglichen Bedarfs aus. Es handelt sich um einen pure Player im Lebensmittelonlinehandel, und für den Handel sind wir zuständig. Mit der NGG sind wir in einem guten Austausch.“ (Ver.di Berlin-Brandenburg o.J.) Zunächst hat die NGG auch bei Gorillas den Kontakt zu den Beschäftigten gehalten, in den Organisationsbereich der Gewerkschaft fallen schließlich auch andere Plattformen wie Lieferando. Da es sich bei Gorillas jedoch nicht nur um einen Essenslieferdienst handelt, sondern de facto um einen Supermarkt ohne stationäre Filialen, übernahm der ver.di-Fachbereich Handel die Betreuung. Schon diese schwer überschaubaren Zuständigkeiten zeigen die Schwierigkeiten, denen sich die Gewerkschaften bei den neuartigen Unternehmen der Plattformökonomie heute gegenübersehen. (Ulbrich/Nikolovic 2021)

Inzwischen hat sich die Struktur der Betriebsräte bei Lieferando verfestigt: Es gibt sie in vielen Städten, hinzu kommt ein Gesamtbetriebsrat. Zuletzt wurde im März 2023 in Dresden ein Betriebsrat gegründet;

bei der Betriebsratswahl wurde die bisher höchste Wahlbeteiligung in der Branche erreicht. Die NGG Landesbezirk Ost (2023) erklärte im Nachgang: „Mit 52 % war die Wahlbeteiligung beim deutschen Lieferdienst-Marktführer und für die Lieferdienstbranche ungewöhnlich hoch.“ Anfang 2023 rief die NGG Lieferando darüber hinaus zu Tarifverhandlungen auf. Da Lieferando die Aufforderung bisher ignoriert, kam es bereits zu Warnstreiks, bei denen es gelang, die Plattform für mehrere Stunden Lahmzulegen. (Bor 2023). Lieferando zeigte in seiner Reaktion weiterhin keine Verhandlungsbereitschaft. Die große Mehrheit der Fahrer:innen sei mit dem Unternehmen zufrieden und verdiene zudem mit einem Stundenlohn von über 14 € mehr als Beschäftigte in der Systemgastronomie, hieß es. Das Unternehmen verwies darauf, dass es die fairste Lieferplattform Deutschlands sei und die EU-Initiative zur besseren Absicherung von Plattformbeschäftigten unterstütze. Die NGG kündigte weitere Warnstreiks an. (Ebd.) Die Hauptforderungen der NGG sind dabei seit Jahren die gleichen: mindestens 15 € Stundenlohn, ein 13. Monatsgehalt, angemessene Zuschläge, mehr Urlaub und volle Bezahlung der letzten Fahrt nach Hause. Zudem soll das Bonussystem abgeschafft werden, da dieses „Druck auf die Kurier:innen“ aufbaue und die „Gefahr von Unfällen im Straßenverkehr“ erhöhe. (NGG 2021)

Es lässt sich zusammenfassen, dass es in der Branche drei wichtige Akteure gibt, die die kollektive Interessenvertretung der Fahrer:innen übernehmen: Die FAU mit ihrer Kampagne „#deliverunion“, die Rider Kollektive wie das GWC und die NGG mit ihrer Kampagne „Liefern am Limit“. Ihre Arbeit wurde bisher vor allem in chronologischer Perspektive betrachtet; daher ist abschließend ein kurzer systematischer Überblick angebracht.

In der Selbstbeschreibung der FAU heißt es:

Die Freie Arbeiter*innen-Union (FAU) ist eine Gewerkschaftsföderation. Die Mitglieder der FAU setzen sich gemeinsam für die Verbesserung ihrer Arbeits- und Lebensbedingungen ein. Dies geschieht insbesondere durch Arbeitskämpfe und Betriebsarbeit sowie durch Kultur- und Bildungsarbeit, Solidarität und gegenseitige Hilfe im Alltag. Die FAU beteiligt sich an Bündnissen und sozialen Bewegungen, die ähnliche Ziele verfolgen. (FAU 2015)

Anders als die DGB-Gewerkschaften, die in der Regel korporatistisch ausgerichtet sind und es daher als ihr Hauptziel ansehen, Arbeits- und Beschäftigungsstandards per Tarifvertrag abzusichern, verfolgt die FAU einen bewegungsorientierten Ansatz. Ihr Ziel ist eine Politisierung der Beschäftigten, die letztlich darauf ausgerichtet ist, Arbeits- und Eigentumsverhältnisse grundlegend neu zu organisieren. (Ewen et al. 2022:249) Wegen der geringen Anzahl an Mitgliedern ist der Einfluss der FAU beschränkt. Sie fokussiert deshalb ihre Aktivitäten auf lokale Arbeitskämpfe, die sich an den prekarierten Rändern der Erwerbsarbeit abspielen und in denen die DGB-Gewerkschaften kaum präsent sind. So war die FAU in der Vergangenheit insbesondere in Berlin verantwortlich für die Organisation von Ridern bei den Plattformen Foodora, Deliveroo und Lieferando. Hervorzuheben ist, dass der FAU in der Vergangenheit von Gerichten die Tariffähigkeit nach § 2 Tarifvertragsgesetz abgesprochen wurde, da ihre „soziale Mächtigkeit“ mangels überbetrieblicher Organisation, Durchsetzungs- und organisatorischer Leistungsfähigkeit nicht ausreichend wäre (Degner/Kocher 2018:257).

In Anlehnung an das GWC ist auch bei Lieferando ein Rider-Kollektiv entstanden: das Lieferando Workers Collective (LWC). Auch dieses steht im engen Austausch mit der FAU. Das LWC Berlin schreibt über sich selbst:

The LWC is a group of around 15 couriers who take action for change. Unlike other candidates and lists, we are couriers as you, which means we know first hand what needs to change! We are not controlled by any union or outside interest. We are couriers who speak for couriers of Lieferando! That's why we need your vote! (Lwc_berlin 2022)

In Berlin stellt das LWC die absolute Mehrheit im Betriebsrat. Es verfügt über keine festgelegten Statuten oder Institutionen. Über das Kollektiv findet sich auch wenig mehr als diese Selbstbeschreibung und die Vorstellung von Kandidat:innen.

Die Gewerkschaft Nahrung-Genuss-Gaststätten (NGG) ist eine der acht Gewerkschaften im Deutschen Gewerkschaftsbund (DGB) und unter anderem zuständig für den Bereich Gastronomie. Sie hat die aus selbstständigen Kollektivierungs- und Organisationsprozessen entstandene Kampagne „Liefern am Limit“ unterstützt, die daraufhin ein NGG-Projekt wurde. Die NGG (o.J.) schreibt über die Kampagne:

„Liefere am Limit, das sind hunderte Fahrerinnen, Fahrer und Hub-Beschäftigte bei Lieferando, die sich in der Gewerkschaft NGG zusammengeschlossen haben.“

Nachdem nun das Unternehmen Lieferando, die bisherigen Arbeitskämpfe und deren Akteure vorgestellt wurden, widme ich mich im nächsten Kapitel dem theoretischen Rahmen dieses Buches. Dieser wird verwendet, um die Arbeitskämpfe im Sektor besser untersuchen zu können.

