

Schneller, schneller, schneller!

Essenzulieferer: Flexibilität nicht ohne Risiko

Als Online-Plattformen organisierte Essenzulieferer wie „Foodora“ oder „Deliveroo“ sind mit ihren Kurieren Teil der Plattformökonomie. Sie übernehmen die gesamte Lieferlogistik für Restaurants und kassieren dafür eine Provision. Eine zentrale Rolle spielen dabei Apps. In der Kritik stehen die Arbeitsverhältnisse und die Arbeitsbedingungen der Kuriere. Bei „Foodora“ in Köln wurde im vergangenen Jahr mit Unterstützung der NGG ein Betriebsrat installiert – bundesweit der erste in dieser Branche.



Foto: picture alliance/dpa/Sophia Kemhowski

Vorbei die Zeiten, in denen Restaurants ihre eigenen Lieferdienste organisierten. Heute übernehmen Online-Plattformen wie Foodora oder Deliveroo die Logistik. „Mit der vernetzten Organisation der Bringdienste über das einzelne Unternehmen hinaus“, sagt Professor Holger Bonin, Forschungsdirektor am Institut zur Zukunft der Arbeit, „lassen sich Größenvorteile realisieren. Für viele Restaurants lohnt sich ein eigener Vertrieb nicht. Wenn sie das Angebot der Online-Plattformen nutzen, brauchen sie kein eigenes Personal für den Lieferdienst mehr vorzuhalten.“ Und noch einen Vorteil haben die Restaurants: „Mit der Platzierung ihres Angebots auf den Online-Plattformen können sie den Markt für

ihr Außer-Haus-Geschäft erweitern. Dafür nehmen viele gern die Zahlung einer Provision in Kauf.“

Plattformen wie Foodora und Deliveroo, erläutert der Arbeitsmarktforscher das Geschäftsmodell, „legen quasi ein Netz über die Restaurants und informieren Kunden über deren Angebot. Damit aggregieren sie den Markt für Restaurants und erzeugen zugleich mehr Markttransparenz. Das Modell beruht auf einem möglichst großen Netz und guter Marktdurchdringung, deshalb läuft alles auf eine Konzentration der Anbieter hinaus. Mit anderen Worten: Es gibt eine Tendenz zum Monopol in dieser Netzwerkökonomie.“

Noch ein weiteres Element charakterisiert das Geschäftsmodell: Alles regelt hier eine App. Kaum hat der Kunde auf der Online-Plattform das Essen bestellt, erhalten Restaurant und ein vom Algorithmus bestimmter Kurierfahrer eine Nachricht. Währenddessen kann der Kunde von zu Hause aus, den Stand seiner Bestellung verfolgen. Aber auch die Plattformen können über die App jederzeit Standort und Fahrleistung ihrer Kuriere verfolgen und analysieren. Selbst die Bezahlung für das Essen läuft über die App.

Die potenzielle Nachfrage nach den Diensten der Start-ups ist groß: Immerhin eine Mehrheit von 53 Prozent ist laut einer Umfrage des Meinungsforschungsinstitut Omniquest aus dem Jahr 2016 an einer Lieferung von Essen aus Restaurants interessiert. Zum Zeitpunkt der Umfrage waren jedoch erst 13 Prozent der Befragten die Anbieter Foodora und Deliveroo bekannt, genutzt hatten deren Angebot bis dahin lediglich acht Prozent.

„Es gibt offensichtlich einen Markt für dieses Produkt“, folgert Holger Bonin, „doch damit ist noch nicht gesagt, dass er sich profitabel betreiben lässt.“ Tatsächlich schrieben die Lieferdienste laut einem Bericht der Frankfurter Allgemeinen Zeitung in der Vergangenheit rote Zahlen. Gewinne versprechen sie sich, heißt es dort, von teils divergierenden Strategien: Während Foodora-Vertreter das Konzept in allen großen Städten mit mehr als 250.000 Einwohnern für profitabel erachten, will sich Deliveroo auf deutlich größere Städte mit mehr als 500.000 Einwohnern beschränken. Kunden von Foodora können sich mittlerweile, ist in „Computerbild“ zu lesen, ihr über den Dienst bestelltes und bezahltes Essen aber auch selbst ab-

holen. Und in Hamburg testet Foodora zurzeit den Einsatz eines Roboters bei der Lieferung.

Beachtlich der Börseneinstieg von Delivery Hero, der Muttergesellschaft von Markenamen wie Foodora, Foodpanda oder Lieferheld: Bei seinem Debüt an der Frankfurter Börse konnte das Unternehmen knapp eine Milliarde Euro realisieren.

Hauptsächlich Nebenerwerb?

Und noch ein „Netz“ entscheidet über Erfolg und Misserfolg des Geschäftsmodells: Das Netz der Fahrerinnen und Fahrer, die für den Transport der Mahlzeiten vom Restaurant zum Kunden sorgen.

Doch wie sieht die Arbeitswirklichkeit der Kurierfahrerinnen und -fahrer bei den Online-Plattformen aus? Die Zugangsvoraussetzungen für den Job sind überschaubar, ist der Internetseite etwa von Deliveroo zu entnehmen: Ein Fahrrad, Auto oder Roller mit notwendiger Sicherheitsausrüstung sowie ein Smartphone auf neuestem Stand und eine deutsche Arbeitserlaubnis. Ihr Arbeitsmittel, also Auto, Roller oder Fahrrad, müssen die Kurierfahrer selbst stellen. Kurierfahrer Dominique Mittenzwei: „Autofahrer bekommen 30 Cent Kilometerpauschale, Rollerfahrer wie ich 20 Cent und Radfahrer gehen leer aus. Hinzu kommt: Bei der Berechnung der Pauschale geht Foodora von der Luftlinie zwischen A und B aus, wendet die sogenannte Manhattan-Methode an. Doch mit dem geradlinigen Straßenverlauf in dem New Yorker Stadtteil haben die Straßenverhältnisse in Köln nichts zu tun. Insofern geht die Berechnung komplett an der Wirklichkeit vorbei. 20 Cent sind also viel zu wenig, zumal ich von dem Geld neben dem

Sprit auch die Versicherung, die Reparatur der Verschleißteile und das Fahrzeug selbst bezahlen muss. Hinzu kommen Ausgaben für das Handy, das wir selbst stellen müssen, und für den Handyvertrag.“

Geboten werden den Kurierfahrern, heißt es auf der Deliveroo-Seite weiter, „hohe Flexibilität“ und eine „faire Bezahlung“. Der Stundenlohn bei Foodora liegt bei neun Euro, also nur knapp über dem gesetzlichen Mindestlohn. Hinzu kommen im Schnitt zwei Euro die Stunde an Trinkgeld. Insgesamt ein eher bescheidener Lohn. Dominique Mittenzwei: „Ich arbeite Vollzeit, also 160 Stunden im Monat. Mit neun multipliziert sind das 1.440 Euro brutto im Monat. Da kann man sich ausrechnen, wie viel Netto zum Leben bleibt.“ Aktuelle Forderungen nach einer Erhöhung des Stundenlohns um einen Euro hat Vincent Pfeifer, Sprecher von Foodora in Berlin, jüngst im Interview mit der „Zeit“ brüsk zurückgewiesen: „Unsere Bezahlung ist fair und angemessen. Deswegen haben wir dem direkt eine Absage erteilt.“

Interessenten für den Job finden die Plattformen dennoch genug. „Die meisten davon dürften das allerdings nur als Nebenerwerb ausüben“, vermutet Professor Holger Bonin. Genaue Daten, wer die Kurierfahrer sind, liegen aber nicht vor. Zu den Teilzeitarbeiterinnen unter den „Ridern“ – so heißen die Kurierfahrer bei Foodora – gehört Jantine Gröschel. Sie hat einen sogenannten Gleitzeitenvertrag und muss mindestens 55 Stunden im Monat fahren. Einen Vollzeitjob strebt sie nicht an. Vor ihrer Tätigkeit bei Foodora hatte sie im Sozialbereich gearbeitet, „doch irgendwann“, erzählt sie, „hatte ich die Schnauze voll. Ich wollte etwas machen, wo ich meine Ruhe vor Menschen habe.“

Grundsätzlich gefällt ihr die Arbeit draußen an der frischen Luft und, sagt sie, „es macht Spaß, die Stadt bei der Arbeit aus einem ganz anderen Blickwinkel zu sehen. Ohne den Job wäre ich nie im Leben in den Medienturm im Mediapark gekommen und hätte nie den schönen Blick von oben auf Köln entdeckt. Insgesamt hat die Arbeit als Kurierfahrerinnen oder als Riderin, wie wir sagen, auch ein bisschen was von einem Fantasy-Abenteurer, bei dem man über das Handy eine Aufgabe bekommt und die im öffentlichen Raum erledigt.“

Auch Dominique Mittenzwei hat eine positive Grundeinstellung zu dem Job. Nach dem Abschluss seiner Ausbildung zum Einzelhandelskaufmann in der Mobilbranche hat ihn die zeitliche Flexibilität beim Kurierjob gereizt: „Ich kann selbst entscheiden, wie viel und zu welchen Zeiten ich arbeiten möchte. Mehr noch: Bis zu 48 Stunden vor Beginn einer Schicht kann ich mich noch umentscheiden. Das lässt auch kurzfristige Spielräume bei der Freizeitgestaltung.“

Für die Plattform-Firma hingegen ist die Flexibilität nicht ohne Risiko. Es kann auch passieren, dass sich nicht genug Leute eintragen für eine bestimmte Schicht. So geschehen im letzten Jahr bei Foodora in Köln, weiß Elmar Jost vom Büro der Gewerkschaft NGG zu berichten: „Es war Sommer und viele Kurierfahrer wollten in der Zeit nicht so viel arbeiten. Da konnte Foodora nicht ausliefern, weil ihnen das Personal fehlte. Doch der Arbeitgeber kann die Fahrer nicht verpflichten. Das zeigt: Das System ist auf Arbeitgeberseite nicht richtig durchdacht.“ Für die Kurierfahrer indes bleibt ihre Flexibilität nicht ohne Risiken. Manche von ihnen bekamen zu hören: „Du hast Dich in den letzten drei Wochen

nicht einmal eingetragen. Mit Dir können wir nicht weiter zusammenarbeiten.“ Für die Plattformen ist es kein Problem, sich von leistungsschwächeren oder auch nur unliebsamen Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern zu trennen, denn die allermeisten ihrer Verträge sind befristet.

Befristete Arbeitsverhältnisse dominieren

Die Befristung der Arbeitsverhältnisse ist für Janine Gröschel der „zentrale Stressfaktor für die Kuriere“. Sie selbst hat mittlerweile einen der ganz wenigen unbefristeten Arbeitsverträge: „Den hat nur eine Handvoll der rund 300 Kuriere bei Foodora in Köln.“ Sie weiß noch aus eigener Erfahrung, wie sich Kuriere mit befristetem Arbeitsvertrag fühlen: „Du muckst nicht auf, weil du Angst hast, dass dein Vertrag nicht verlängert wird, fragst nicht nach einer Gehaltserhöhung, sprichst nicht mit der Gewerkschaft, sagst nicht, ich will eine Regen hose haben.“

Auch für das Privatleben der Kuriere hat die Befristung Konsequenzen. Janine Gröschel: „Ich konnte früher nicht mal eine Waschmaschine auf Ratenzahlung kaufen, konnte keinen Kredit aufnehmen und keinen Mietvertrag bekommen. Mit befristetem Arbeitsvertrag bin ich ein Mensch zweiter Klasse.“

Für Gewerkschaftssekretär Elmar Jost ist die Befristung der Arbeitsverträge ein entscheidendes Problem der Branche: „Fast alle Kurierfahrer haben nur Zeitverträge über ein halbes Jahr. Die wenigsten bleiben länger als zwei Jahre dabei. Aus einem einfachen Grund: Nach zwei Jahren müsste der Arbeitgeber ihnen ein unbefristetes Arbeitsverhältnis anbieten. Doch davor scheuen die Plattformen zurück.“

Bei Foodora bekommen die Fahrerinnen und Fahrer mittlerweile immerhin Arbeitsverträge mit fester Stundenzahl. Beim Minijob sind 15 Stunden monatlich garantiert, beim Midijob 50 Stunden. Aber auch Vollzeitjobs sind, siehe Dominique Mittenzwei, möglich. Doch auch in diesen Fällen sieht Elmar Jost noch Nachteile für die Kuriere: „Wer etwa im Januar 55 Stunden arbeiten möchte, aber nur in der dritten und vierten Kalenderwoche, bekommt die gewünschte Stundenzahl nicht.“

Für Kuriertätigkeiten stellt Deliveroo neuerdings nur noch Freelancer ein, eine Arbeitsform, die bis vor anderthalb Jahren auch bei Foodora noch üblich war. „Doch das sind keine richtigen Selbstständigen“, ist Elmar Jost überzeugt, „weil sie faktisch abhängig sind.“

Prekäre Arbeitsbedingungen

Nicht nur die Arbeitsverhältnisse, auch die alltäglichen Arbeitsbedingungen sind in den Augen von Gewerkschaftssekretär Elmar Jost prekär. So müssen sich die Fahrer zu Beginn ihrer vereinbarten Arbeitszeit an einem zentralen Platz der Stadt – vergleichbar einer herkömmlichen Stechuhr – in die App einloggen, in Köln ist das der Rudolfsplatz. Hier warten sie dann, bis der erste Auftrag kommt: „Hol das Essen von Restaurant A und bring es zum Kunden nach B!“ Ab diesem Augenblick kann der Arbeitgeber – und auch der Kunde – sehen und nachverfolgen, wo genau sich der Fahrer befindet und wie schnell er fährt. Dominique Mittenzwei: „Der Arbeitgeber kann uns jederzeit verorten, kann permanent jede Minute überwachen. Wer ihm zu langsam erscheint, wird schnell mit der Frage konfrontiert: Warum brauchst Du fünf Minuten länger als errechnet? Für eine Kollegin

war die angeblich zu geringe Schnelligkeit eins der K.O.-Kriterien, ihr Vertrag wurde nicht verlängert.“

Und Janine Gröschel ergänzt: „Anfangs wurde erwartet, dass wir eine durchschnittliche Bestellungsanzahl von 2,2 pro Stunde erreichen. Das stieg immer weiter an bis auf 3 pro Stunde. Zwar wurde gleichzeitig gesagt: Achte auf die Straßenverkehrsordnung, aber was heißt das schon, wenn die Vorgabe faktisch dazu auffordert, sie zu ignorieren. Mittlerweile hat der Druck in dieser Hinsicht ein bisschen nachgelassen, weil klar geworden ist, dass durchschnittlich drei Bestellungen pro Stunde nicht zu schaffen sind.“

Heute erfolgt der Beschleunigungs-Druck auf subtilere Art, eher indirekt. So verspricht Foodora den zehn schnellsten Fahrern eine Prämie. Elmar Jost: „Damit stehen die Leute noch stärker unter Druck. Das kann dazu führen, dass die Fahrer ihre Geschwindigkeit erhöhen oder auch mal die Straßenverkehrsordnung ignorieren und das wiederum erhöht das Unfallrisiko.“

Der Arbeitsalltag ist geprägt von starker körperlicher Belastung. Janine Gröschel: „Meine Schichten dauern meist vier bis fünf Stunden, dabei steige ich Treppen ohne Ende. Auch Regen ist unangenehm, Und wenn der Wind von der Seite kommt und man selbst hat eine Box auf dem Rücken oder auf dem Gepäckträger, dann ist die körperliche Anstrengung wirklich krass.“

Weitgehend ungeklärt sind Fragen wie die nach der Lohnfortzahlung bei Unfällen oder Krankheit sowie nach dem Anspruch auf Urlaub. Janine Gröschel: „Als ich bei Foodora nachgefragt habe, wie viel

AUTOR

Paul Pantel

Tel.: 02324 239466

paul.pantel@arcor.de

Urlaubstage ich noch habe, lautete die Antwort: Schau in das Rider-FAQ und stell einen Antrag. Das ist ziemlich intransparent und kompliziert.“ Von Dominique Mittenzwei gibt es gleich in mehrerer Hinsicht Kritik: „Ausstehende Bonuszahlungen, nicht bezahlte Betriebsratsstunden und nicht gezahlte Kilometerpauschalen. Nach den von mir minutiös dokumentierten Fahrten steht die Pauschale für 1.000 von mir gefahrene Kilometer aus.“ Jetzt hat er Klage vor dem Arbeitsgericht eingereicht.

Gründung eines Betriebsrats

Das große Dilemma der Branche bringt Gewerkschaftssekretär Elmar Jost auf den Punkt: „Hier gibt es keinerlei Tarifverträge, die irgendetwas regeln. Die Arbeitgeber haben nach meinem Eindruck keine Ahnung von Arbeitsgesetzen.“ Weil auch einige der Kurierfahrer von Foodora in Köln, darunter Janine Gröschel und Dominique Mittenzwei, diesen Eindruck hatten, planten sie einen Betriebsrat zu gründen und suchten dazu im Herbst 2016 die Unterstützung der NGG in Köln. Im Juni 2017 war es dann so weit: Der bundesweit erste Betriebsrat in einem Start-up der Lieferbranche wurde gegründet. Elmar Jost: „In Wien gibt es noch einen, ansonsten sind wir damit einzigartig in Europa.“

Die Gründung eines Betriebsrats und dessen Zusammenarbeit mit der NGG zeigt erste Konsequenzen. Elmar Jost: „In drei Fällen hatte der Arbeitgeber Arbeitsverträge trotz vorgenommener Änderungen bei den Arbeitsbedingungen noch mal befristet ausgestellt. Nach dem Teilzeit- und Befristungsgesetz ist das jedoch nicht erlaubt, denn dort ist festgeschrieben, dass die Vereinbarung nur die Vertragslaufzeit, nicht aber die übrigen Arbeitsbedingungen

ändern darf. Also haben wir zwei Entfristungsklagen eingereicht. Bei der Ersten ist der Arbeitgeber gar nicht vor Gericht erschienen, da gab es ein Versäumnisurteil und er musste entfristen. Bei der Zweiten hat der Arbeitgeber im letzten Moment die Befristung aufgehoben. Im dritten Fall brauchten wir dann gar keine Klage mehr einzureichen, weil der Arbeitgeber von sich aus eine Entfristung angeboten hat.“

Elmar Jost sieht in den Befristungen auch ein Problem für engagierte Kolleginnen und Kollegen: „Es könnte sein, dass der Arbeitgeber deren befristete Verträge nicht verlängert. Deswegen und aufgrund der sowieso hohen Fluktuation bei den Fahrern – in einem halben Jahr haben 50 Prozent der Beschäftigten gewechselt – kann es sein, dass sich der Betriebsrat rasch wieder auflöst“. Auch bei Deliveroo in Köln ist jetzt die Einrichtung eines Betriebsrats geplant. Doch schon im Vorfeld der Betriebsratswahl tauchen neue Probleme auf.

Elmar Jost: „Im Winter vergangenen Jahres hatte Deliveroo in Köln noch 150 Beschäftigte. Seit wir vor Weihnachten das Ausschreiben mit der Bekanntmachung der geplanten Betriebsratswahl veröffentlicht haben, sind keine neuen Beschäftigungsverhältnisse mehr entstanden. Deliveroo hat allen Leuten, bei denen die Befristung seitdem ausgelaufen ist, gesagt: Du kannst bei uns weiterarbeiten, aber nur als Freelancer. Statt 150 Beschäftigte gibt es jetzt nur noch knapp 90, der Rest sind Freelancer, für die der Arbeitgeber keinerlei Sozialversicherungsabgaben zahlt. Für sie bedeutet das: Auch wenn sie sich für bestimmte Arbeitszeiten eingetragen haben –, wenn die Arbeit nicht abgerufen wird, kriegen sie auch kein Geld. Urlaub und Zahlungen bei Krankheit entfallen.“

Forderungen an Arbeitgeber und Gesetzgeber

Für Gewerkschaftssekretär Elmar Jost ist klar: „Der Gesetzgeber muss beim Thema sachgrundlose Befristung – sie ist Gegenstand der gegenwärtigen Koalitionsverhandlungen – endlich eine zufriedenstellende Lösung finden. Sachgrundlose Befristungen werden von vielen Arbeitgebern ausgenutzt, um Betriebsratsregelungen auszuhebeln. Außerdem muss sich der Gesetzgeber viel intensiver mit dem Thema Scheinselbstständigkeit befassen. Nach meiner Auffassung sind die Freelancer bei den Start-ups keine Selbstständigen.“

Hinsichtlich des Regulierungsbedarfs in der neuen Branche äußert sich Professor Holger Bonin etwas zurückhaltender: „Ich glaube, wir müssen das neue Phänomen erst noch beobachten, um zu erkennen, wieweit die hier Tätigen tatsächlich schutzbedürftig sind. Da es sich bislang vielfach um Nebentätigkeiten handelt, könnten die Kurierfahrer, wenn ihnen die Arbeitsbedingungen nicht passen, leicht abspringen, und daran können die Unternehmen eigentlich kein Interesse haben. Wenn es nicht gelingt, ausreichend motivierte Mitarbeiter für eine zuverlässige Lieferung zu bekommen, kann das Geschäftsmodell auf Dauer nicht funktionieren.“

Ganz pragmatisch beurteilt Janine Gröschel den Änderungsbedarf: Sie will einen höheren Lohn, Urlaub entsprechend den gesetzlichen Vorschriften, Übernahme der Kosten für das Arbeitsmittel durch den Arbeitgeber – und dies: „Weniger Augenmerk seitens des Arbeitgebers auf die Geschwindigkeit, stattdessen mehr Wertschätzung und Menschlichkeit.“