

Essen auf zwei Rädern: Plattform-Kapitalismus auf Chinesisch

Von Daniel Fuchs und Christa Wichterich

Als ab Mitte Dezember 2022 die Coronainfektionen im Land massiv stiegen, richteten die Lokalregierungen in Peking und zahlreichen anderen chinesischen Städten einen Appell an die Bevölkerung: „Wenn es Ihre persönlichen und familiären Umstände erlauben, Sie im Moment nicht arbeiten oder etwas Freizeit haben, und unter der Bedingung, dass Sie auf Ihre Gesundheit achten, möchten wir Sie dazu anregen, sich den Reihen der Essenskuriere anzuschließen und damit Tausenden Familien in unserem Bezirk etwas Wärme in dieser besonderen Zeit zukommen zu lassen.“¹ Dieser Aufruf verdeutlicht vor allem eines: wie relevant plattformbasierte Essenslieferdienste für die soziale Reproduktion der chinesischen Gesellschaft geworden sind.

In den vergangenen zehn Jahren hat die Zahl der Plattformunternehmen in der Volksrepublik rasant zugenommen, ihre Umsätze stiegen um das 30fache. Während der COVID-19-Pandemie erlebten plattformbasierte Essenslieferdienste einen regelrechten Boom: Über acht Millionen Essenskuriere:innen, so genannte Rider, waren im Jahr 2020 auf chinesischen Plattformen registriert.² Insgesamt waren im selben Jahr 84 Millionen Menschen über digitale Plattformen beschäftigt. Damit verfügt China über die größte Plattformökonomie der Welt. Auch im internationalen Vergleich ist das gesellschaftliche Ausmaß der Plattformarbeit bemerkenswert: Während in China schon im Jahr 2018 laut einer ILO-Studie 9,7 Prozent der Erwerbstätigen diversen Formen von Plattformarbeit nachgingen, waren es in Großbritannien nur etwa vier und in den USA gar weniger als ein Prozent.³

In China sind die Prozesse der Digitalisierung und Plattformisierung eng mit der staatlichen Industriepolitik verwoben.⁴ Seit mehr als einem Jahrzehnt besteht das erklärte Ziel der Zentralregierung darin, das exportorientierte

1 Zhongguo Xinwenwang (China News), Beijing duo qu changyi jumin canyu waimai peisong, xu manzu zhe xie tiaojian (Die bezirksübergreifende Initiative in Beijing zur Beteiligung der Einwohner an Essenslieferungen setzt die Erfüllung folgender Bedingungen voraus), www.chinanews.com.cn, 16.12.2022.

2 Liu Chuxuan und Eli Friedman, Resistance under the Radar: Organization of Work and Collective Action in China's Food Delivery Industry, in: „The China Journal“, 86/2021, S. 68-89.

3 Irene Zhou, Digital Labour Platforms and Labour Protection in China, ILO Working Paper 11/2020.

4 Timo Daum, WeChina – Digitalkonzerne im Alltag, www.rosalux.de, 13.9.2022.

und arbeitsintensive Wachstumsmodell durch eine innovations- und technologiegetriebene Wirtschaft und durch einen stärkeren Dienstleistungssektor mit hoher Wertschöpfung zu ersetzen. Tatsächlich haben die im Jahr 2015 verlautbarten industriepolitischen Strategien „Made in China 2025“ und „Internet Plus“ die Digitalisierung der Wirtschaft vorangetrieben. Obwohl bis dahin keine flächendeckende informationstechnologische Modernisierung der Industrie stattgefunden hatte, ermöglichten gezielte staatliche Förderung und die Bereitstellung notwendiger Infrastrukturen den Aufstieg von Chinas privaten Digitalkonzernen. Allen voran sind das die „großen Drei“ *Baidu*, *Alibaba* und *Tencent* (BAT), die mittlerweile auch global zu den technologisch führenden Unternehmen aufgeschlossen haben und zunehmend internationale Märkte erschließen.⁵

Die Entwicklung des Plattform-Kapitalismus mit chinesischen Charakteristika kann jedoch nicht ausschließlich mit Verweis auf staatliche Industriepolitik, das technologische Entwicklungsniveau digitaler Schlüsselunternehmen oder die Suche nach neuen Akkumulationsfeldern erklärt werden. Vielmehr war es auch eine Krise der sozialen Reproduktion in der chinesischen Gesellschaft, die den Bedeutungszuwachs des Dienstleistungssektors und den Aufstieg digitaler Plattformen mit Dienstleistungen für Privathaushalte befeuerte.

Die politische Ökonomie von Haus- und Sorgearbeit durchlief in China in den vergangenen Jahrzehnten eine wechselhafte Geschichte: von der Kollektivierung in der Mao-Ära über die Reprivatisierung beim Übergang zur kapitalistischen Marktwirtschaft ab Ende der 1970er Jahre bis zur Plattformisierung. Heute leiden die mittelständischen Haushalte der Städte unter einem immensen Zeitdruck: Leistungs-, geld- und konsumorientiert arbeitet die „996“-Generation an sechs Tagen die Woche von neun Uhr morgens bis neun Uhr abends bis zur Erschöpfung.⁶ Durch die langen Arbeitszeiten wächst parallel zu den Serviceangeboten durch die Plattformen die Nachfrage nach bezahlten Dienstleistungen. So wurde 2019 nur noch in einem guten Drittel der Haushalte täglich gekocht, 400 Millionen Menschen bestellten Essen online, was den Unternehmen einen jährlichen Umsatz von fast 80 Mrd. Euro bescherte. Dies ist Ausdruck mittelständischer Urbanität und Indikator für ein neues städtisches Reproduktionsmodell durch kommodifizierte Versorgungsformen und die Fragmentierung sozialer Reproduktion – zwischen privatem und öffentlichem Raum, zwischen Haushalt und Markt sowie zwischen bezahlter und unbezahlter Arbeit. Zudem ändern sich dadurch die Essgewohnheiten.

Die Entwicklung der plattformbasierten Essenslieferbranche in China kann bis Anfang der 2010er Jahre zurückverfolgt werden.⁷ In dieser Phase wurden die drei wichtigsten Lieferfirmen gegründet: *Ele.me* (2008), *Mei-*

5 Philipp Staab und Florian Butollo, Digitaler Kapitalismus – Wie China das Silicon Valley herausfordert, in: „WISO direct“, 3/2018.

6 Christa Wichterich, „Eins, zwei, drei, viele Kinder“: Chinas neue Bevölkerungspolitik, in: „Blätter“, 8/2022, S. 77-84.

7 Hier und im weiteren Textverlauf beziehen wir uns maßgeblich auf: China Labour Bulletin, The Platform Economy, www.clb.org.hk, 9.11.2022.

tuán (2013) und *Baidu Takeaway* (2014). Die Voraussetzungen für ihren Erfolg waren zu diesem Zeitpunkt mit dem Ausbau des mobilen Internetzugangs für breite Schichten und der Popularisierung des kontaktlosem Bezahls bereits geschaffen. Ab 2013 nahmen die Kapitalflüsse in die Essenslieferbranche signifikant zu. Das löste eine neue Phase der Expansion und des intensivierte Wettbewerbs aus, in der die Unternehmen mit einem Preiskampf versuchten, ihre Kund:innenbasis auszuweiten, Marktanteile zu erhöhen und möglichst viele Rider anzuwerben. Das beförderte einen Konzentrationsprozess, der 2017 in einem Duopol endete: *Meituan* und *Ele.me* kontrollieren heute mehr als 90 Prozent des Marktes. Die Essenslieferbranche in China ist dabei von privatem chinesischem Tech-Kapital dominiert: *Ele.me* ist Teil der Alibaba-Gruppe, während Tencent wiederum einer der größten Anteilseigner von *Meituan* ist. Die harte Konkurrenz der beiden marktbeherrschenden Plattformen ist seither geprägt durch Investitionen für technologische Innovationen, die Verschärfung der algorithmischen Kontrolle des Arbeitsprozesses und andere Versuche, die Produktivität zu erhöhen.

In der COVID-19-Pandemie, die in China zu Lockdowns, dem Stillstand von Industrien und der Schließung von Geschäften und Restaurants führte, nahmen Onlinebestellungen und die Nachfrage nach Lieferdiensten weiter zu. Überdies verloren zahlreiche Wanderarbeiter:innen ihre Jobs und suchten neue Einkommensmöglichkeiten. Bei *Meituan* etwa stieg die Zahl der aktiven Essenskurier:innen, die mindestens eine Lieferung pro Tag tätigen, von 172 000 im Jahr 2016 auf über eine Million im Jahr 2021. Aktuell sind bei *Meituan* und *Ele.me* insgesamt mehr als 2,1 Millionen Rider aktiv.

Jeder für sich und alle gegen die Zeit

Die meisten Essenskurier:innen stammen aus einer jungen Generation von Wanderarbeiter:innen vom Land mit niedrigem Bildungsniveau. Sie finden den Lieferservice attraktiver als Fließbandarbeit in der Industrie, bei der sich die ältere Generation von Wanderarbeiter:innen verschlissen hat. Plattformarbeit ist flexibel und verspricht Unabhängigkeit und Freiheit. Jedoch ist der Job auch charakterisiert durch härteste Konkurrenz um Aufträge und Bewertungen, eine ständige Hetze bei nur zwei freien Tagen pro Monat. Die Zeitvorgabe für eine Auslieferung im Radius von drei Kilometern betrug 2016 eine Stunde, 2018 nur noch 38 Minuten, auch bei Hitze, Kälte, Regen oder Sturm und ungeachtet, auf welche Etage die Kurier:innen hochlaufen müssen. Wenn die Rider schneller sind – zwangsläufig unter Missachtung von Verkehrsregeln und bei hohem Unfallrisiko –, können sie mehr Aufträge annehmen und mehr verdienen. Wenn sie nicht punkt- oder zeitgenau liefern, bekommen sie Strafabzüge.

Die Entwicklungsphase der chinesischen Plattformen bis zur Etablierung der Duopol-Struktur gilt rückblickend als goldene Zeit: Plattformunternehmen suchten und umwarben Kurierfahrer:innen mit relativ guten Arbeitsbedingungen. Mit Bonuszahlungen und der Vergütung von Überstunden

lag das Einkommen von vollzeitarbeitenden Ridern deutlich über den lokalen Durchschnittslöhnen. Zudem konnte ein Teil der Rider einen formalen Arbeitsvertrag direkt mit der Plattform unterzeichnen und damit Sozialversicherungsleistungen geltend machen.

Doch schon 2019 hatten insgesamt nur noch acht Prozent der Plattformarbeiter:innen einen Arbeitsvertrag. Um Kosten zu sparen, sozialer Verantwortung zu entgehen und über einen flexiblen Pool an Arbeitskräften zu verfügen, setzen die Essenslieferdienste auf Crowdsourcing und Outsourcing. In beiden Fällen werden Ridern Sozialversicherungsleistungen und weitere rechtliche Ansprüche verwehrt. Beim Crowdsourcing-Modell registrieren sich Rider über die Plattform-App mit einigen wenigen Klicks als Soloselbstständige. Ihre Aufträge, Stücklöhne und der gesamte Arbeitsprozess werden von Algorithmen gelenkt und „optimiert“.

Outsourcing wiederum organisieren Chinas Essenslieferdienste über mehrere Unterauftragsfirmen: Rider werden in der Regel einer bestimmten Station mit bestimmten Kunden, eingegrenztem Lieferradius und festen Arbeitszeiten zugeteilt. Dabei werden sie über Agenturen vermittelt und sind (schein-)selbstständig ohne soziale Absicherung. In allen Fällen gilt, dass die Essensausliefer:innen die Produktionsmittel – E-Bike oder Motorroller und Handy – selbst stellen müssen. Einige der Stationen vermieten oder verkaufen allerdings die Zweiräder.

Nach dem Preiskampf 2016/17 ist der Stücklohn stark gesunken. Gleichzeitig nahm die Arbeitsintensität zu, die Arbeitszeiten dehnten sich aus und Rückstände bei den Lohnzahlungen sind eine Normalität. Algorithmen managen die Auftragsvermittlung der Rider entsprechend ihrer jeweiligen Leistungen und den Kundenbewertungen. Durch den algorithmischen Despotismus erscheinen die zunehmende Informalisierung und Prekarisierung dieser Jobs als Sachzwänge und der plattformisierte Niedriglohnsektor als Form der Rationalisierung von Arbeit. Der Boom der Branche während der Pandemie führte zu noch mehr Stress, verschärfter Konkurrenz und stärkerer Atomisierung der Kurierflotte: jede:r für sich und alle gegen die Zeit.

Essensauslieferung ist Männersache, physisch herausfordernd und extrem stressig. Fahrten in der Nacht und der Transport von schweren Paketen bringen gutes Geld. Das aber stellt Frauen vor Probleme. Vor Beginn der COVID-19-Pandemie waren nicht einmal zehn Prozent der Essenskurier:innen weiblich. Während der Pandemie stieg der Anteil an Frauen, weil sie keine Einkommensalternative hatten und hofften, den Job mit der Kinderbetreuung vereinbaren zu können. Um in dieser Männerwelt überleben zu können, gibt es für Frauen zwei Strategien: Entweder sie legen sich ein maskulines Outfit zu und versuchen, durchtrainiert mit den Männern zu konkurrieren, oder aber sie betonen ihre Weiblichkeit und bitten mit einer Charmeoffensive andere Rider und das soziale Umfeld um Hilfe, Rücksichtnahme und mehr Zeit. In den sozialen Medien tauschen sie sich über sexuelle Belästigung und unbeleuchtete Strecken aus und vernetzen sich. Über *WeChat* verabreden alleinerziehende Mütter wechselseitige Kinderbetreuung, damit abwechselnd einige länger fahren, sprich: mehr verdienen können. Diese Solida-

ritätsstrukturen im Alltag sind entscheidend für die Arbeitsproduktivität weiblicher Rider.⁸

Arbeitskämpfe und staatliche Regulierung

Weltweit kommt es seit Mitte der 2010er Jahre immer häufiger zu Streiks und Protestaktionen bei plattformbasierten Essenslieferdiensten.⁹ Die Selbstorganisation von Essenskurier:innen stößt jedoch überall auf das Problem der diversen und segmentierten Zusammensetzung der Beschäftigten: Die Mehrzahl besteht aus Migrant:innen aus verschiedenen Regionen, es gibt eine hohe Fluktuation sowie Unterschiede zwischen Teilzeit- und Vollzeitfahrer:innen. Auch in China gelingt es Essenskurier:innen, sich trotz der Vereinzelung im Arbeitsprozess kollektiv zu organisieren. Da keine unabhängigen Gewerkschaften existieren, greifen die Kurier:innen in erster Linie zu wilden Streiks. Zwar nutzen sie auch verfügbare institutionelle Kanäle der Konfliktbeilegung, etwa bei Forderungen nach Entschädigung aufgrund von Arbeitsunfällen, oftmals scheitern diese Versuche jedoch, weil Plattformunternehmen und Vermittlungsagenturen die Existenz eines Arbeitsverhältnisses bestreiten. Im Jahr 2016 registrierte die Hongkonger NGO *China Labour Bulletin* auf ihrer *Strike Map* erstmals Protestaktionen von chinesischen Rüdern. Sie mobilisierten und organisierten sich über soziale Medien und Chat-Gruppen. In den Folgejahren versechsfachte sich die Zahl der dokumentierten Arbeitskämpfe von Essenskurier:innen und erreichte 2018 den bisherigen Höhepunkt. Hauptgrund für die signifikante Zunahme ist die Dynamik von Konkurrenz und Konzentration in Chinas Essenslieferbranche, die zu einem sinkenden Stücklohn und der Reduktion von Bonuszahlungen bei gleichzeitiger Intensivierung der Arbeit geführt hat. Entsprechend streikten die Rider zunächst wegen nicht ausbezahlter Löhne, ab 2018 aber vor allem wegen Lohnkürzungen und erhöhter Geldstrafen.

Seit Beginn der Coronapandemie werden die Arbeitsbedingungen in der Essenslieferbranche in China öffentlich breit debattiert. Besondere Aufmerksamkeit erregte die 2020 in der Monatszeitschrift „Renwu“ publizierte Reportage „Kurierfahrer:innen, gefangen im System“, die die Funktionsweise sowie die gesundheitsgefährdenden Auswirkungen des von Algorithmen bestimmten Arbeitsprozesses beschrieb. Die Reportage wurde millionenfach über soziale Medien wie *Weibo* und *WeChat* geteilt und führte zu weiteren investigativen Berichten und kritischen wissenschaftlichen Studien zu Plattformarbeit.¹⁰

Die Arbeitskämpfe und öffentliche Aufmerksamkeit bewegten die chinesische Staats- und Parteiführung dazu, Regulierungsmaßnahmen gegenüber den marktbeherrschenden Plattformunternehmen zu ergreifen. So

8 For Women Delivery Drivers, Gig Work Feels Like A Guy's World, www.sixthtone.com, 22.9.2022.

9 So auch in Deutschland: Vgl. Georgia Palmer, Foodora & Co: Die Revolte der neuen Dienstbotenklasse, in: „Blätter“, 7/20217, S. 29-32.

10 Für eine englische Übersetzung der Reportage siehe: Chuang, Delivery Workers, Trapped in the System, www.chuangcn.org, 12.11.2020.

erklärte die Wettbewerbsbehörde 2021, dass der Lieferdienst *Meituan* seine Marktdominanz missbraucht habe, und verhängte eine Geldstrafe in Höhe von umgerechnet etwa 360 Mio. Euro. Mehrere Ministerien und zentralstaatliche Behörden veröffentlichten ebenfalls 2021 nationale Richtlinien, die Plattformen dazu aufrufen, formale Arbeitsverträge abzuschließen, längere Lieferzeiten zu ermöglichen und die algorithmische Steuerung von Geldstrafen, Boni und Provisionen arbeiterfreundlicher zu gestalten. Der unter strenger Parteikontrolle stehende Allchinesische Gewerkschaftsbund hat sich zudem die Organisierung von Plattformarbeiter:innen, darunter explizit auch Beschäftigte bei Essenslieferdiensten, zum Ziel gesetzt.

Mit diesen Regulierungsbemühungen begibt sich die chinesische Führung in ein Dilemma, denn das staatliche Primat der Sicherung sozialer Stabilität steht im Widerspruch zur staatlichen Förderung von Unternehmen, deren Akkumulationsweise strukturell auf prekärer und niedrig entlohnter Arbeit beruht. Nach aktuellen Informationen sinken die Löhne – bei steigender Jugendarbeitslosigkeit – weiterhin, die Arbeitsintensität bleibt ungebrochen hoch und die Streikbewegung ist schwächer. Die staatliche Gewerkschaft hat trotz gegensätzlicher Verlautbarungen kein ernstzunehmendes Interesse an ihrer Vertretung.¹¹

Unbestritten ist, dass die getroffenen Maßnahmen nicht dazu dienen, die Selbstorganisation chinesischer Essenskurier:innen zu fördern. Im Gegenteil: Charakteristisch für den Umgang des chinesischen Parteistaates mit Arbeitskämpfen und öffentlicher Kritik ist seit jeher die Kombination von einigen Zugeständnissen einerseits und Repression gegen jedwede, vor allem aber translokale Organisation außerhalb parteistaatlicher Strukturen andererseits. An dieser Dualität staatlicher Reaktionen hat sich auch in der Ära Xi Jinping wenig geändert. Exemplarisch hierfür steht der Fall des Fahrradkuriers Chen Guojiang, der seit 2019 *WeChat*-Gruppen für Kurierfahrer:innen einrichtete, um so Informationsaustausch, Rechtsberatung und Vernetzung zu ermöglichen. Bis zu 14 000 Rider erreichte er damit. Doch im Februar 2021, als er aufgrund der Nichtauszahlung von Bonusgeldern zu einem Boykott von *Ele.me* aufgerufen hatte, wurde Chen festgenommen – und erst zehn Monate später aus der Haft entlassen.

Im Vergleich dazu bestehen in Hongkong noch größere Spielräume für Selbstorganisation und kollektiven Protest. In den drei Pandemie Jahren 2020 bis 2022 fanden dort drei große Streiks bei *Deliveroo* und *Foodpanda* statt, zunächst mit einer dezentralen Mobilisierung, dann zunehmend mit dem Aufbau eines Netzwerks von Kurier:innen und teils erfolgreichen Verhandlungen. Für Rider in Hongkong wie in Festlandchina besteht die künftige Herausforderung darin, sich translokal und möglichst auch über staatliche Grenzen hinweg zu vernetzen. Solidaritätsaktionen von Brasilien, Deutschland bis zu den Philippinen anlässlich der Verhaftung von Chen Guojiang und der Streiks in Hongkong waren hierfür ein wichtiger Schritt.

¹¹ Im Dezember 2022 organisierten das Forum Arbeitswelten und das Kritische China-Forum, gefördert von der Rosa-Luxemburg-Stiftung, einen Onlineworkshop zu Arbeitskämpfen in der Plattformökonomie, an der auch chinesische Essenskurier:innen teilnahmen.