



Mein Boss, der Algorithmus

Internationales Online-Treffen diskutiert über Arbeitskämpfe und Organisationsansätze in der Plattformökonomie – von Ingeborg Wick*

In: *express* 3-4/2023

Im letzten Jahrzehnt hat sich die Plattformökonomie in vielen Ländern der Welt rasant entwickelt. Mit zunehmender Digitalisierung erfasst sie immer mehr Bereiche des Alltagslebens, der Wirtschaft und der Arbeitswelt. Sie hat neue Geschäftsmodelle geschaffen, die die Organisation von Arbeit und die Arbeitsbedingungen von Millionen Menschen betreffen. In manchen Branchen wie der Mobilität, dem Handel und der Gastronomie rückt sie mittlerweile ins Zentrum der Wertschöpfung vor. Dies gilt etwa für Essens- und Lebensmittel-Lieferdienste, deren jüngster Boom sich nicht zuletzt der weltweiten Lockdown-Politik nach Ausbruch der Covid19-Pandemie im Jahr 2020 verdankt. Sie hatte physische Kontakte in zahlreichen gesellschaftlichen Bereichen zugunsten von Online-Arbeit und -Kommunikation drastisch eingeschränkt.

Die global weitgehend unregulierte Plattformökonomie hat für das Kapital ein neues Akkumulationsmodell und neue Formen der Ausbeutung geschaffen. Nahezu ohne rechtlich bindende Auflagen für Plattformunternehmen und ungebunden durch Tarifverträge werden Arbeitskräfte noch intensiver ausgebeutet und Arbeitsmärkte stärker fragmentiert, als dies durch die neoliberale Deregulierungs- und Privatisierungspolitik seit den 1980er Jahren ohnehin bereits der Fall war. Arbeitskämpfe richten sich nun gegen den Plattform-Algorithmus, den unsichtbaren neuen Boss. Dadurch sind sie noch schwieriger geworden. Die Prekarisierung von Arbeits- und Lebensverhältnissen erfährt einen neuen Schub.

Die Kämpfe und Ansätze zur Organisierung in der Plattformökonomie am Beispiel von Essenskurieren (Ridern) in Festland-China, Hongkong und Deutschland näher zu untersuchen, war das Thema eines internationalen Online-Treffens des Kritischen China-Forums¹ und der Rosa Luxemburg Stiftung, das am 10. Dezember 2022 stattfand und an dem insgesamt 60 Personen aus 19 Ländern teilnahmen. Bei der Veranstaltung wurden auch die Entwicklung dieser Branche in den letzten Jahren sowie die Gemeinsamkeiten und Unterschiede zwischen beiden Ländern analysiert. Auslöser waren weltweit zunehmende Proteste von Ridern, insbesondere die zwei größeren, über Grenzen hinaus bekannt gewordenen Solidaritätskampagnen für den Rider Mengzhu in China und die Gorillas-Rider in Deutschland (siehe *express* 11/2022, S. 12).

Doppelgesicht der Digitalisierung: Automatisierung und kybernetische Proletarisierung

Wie Simon Schaupp, Gastprofessor am Karlsruher Institut für Technologie mit praktischen Erfahrungen als Rider, in seinem Einleitungsvortrag über die politische Ökonomie der Plattformarbeit ausführte, weise die Digitalisierung der Wirtschaft zwei Trends auf: einerseits die Automatisierung durch Robotereinsatz mit dem Ziel der Produktivitätssteigerung, wodurch

¹ Das Kritische China-Forum wurde 2022 von Mitarbeitenden verschiedener Universitäten, Nichtregierungsorganisationen, Gewerkschaften und der Rosa Luxemburg Stiftung gegründet, um jenseits vorherrschender Schwarz-Weiß-Muster eine linke Debatte über China zu fördern.

Jobs in großer Zahl verloren gingen, andererseits eine kybernetische Proletarisierung, durch die den Dienstleistungsmärkten Billigarbeitskräfte zur Verfügung gestellt würden. Der Plattformökonomie käme es weniger auf eine Erhöhung der Produktivität an denn auf die Übernahme von Märkten arbeitsintensiver und kostengünstiger Dienstleistungen, die von breiten Mittelschichten nachgefragt würden. Doch so entstünde auch eine konflikträchtige soziale Polarisierung, die zahlreiche Arbeitskonflikte in vielen Ländern der Welt nach sich ziehe. Vorteile böte die Plattformarbeit den Ridern allerdings auch, etwa für schnelle Absprachen bei wilden Streiks und Boykottaktionen. Insgesamt stelle sich die Frage, so Simon Schaupp, ob sich mit der Plattformökonomie ein neuer Klassenkonflikt herauskristallisiere.

Näher beleuchtet wurden Trends wie diese in den folgenden Portraits zur Entwicklung der Essenskurierbranche und der Arbeitskämpfe in Festland-China, Hongkong und Deutschland, für die Vor-Ort-Referent:innen zugeschaltet waren.

Boom, Konkurrenz, Prekarisierung – die Lage in Festland-China

Die Plattformökonomie ist in Festland-China noch eine relativ junge Erscheinung: Die ersten Unternehmen wurden vor gut zehn Jahren im Bereich der Fahr- und Essenslieferdienste gegründet, so die Expertin Lee Yu aus Hongkong. Die rasche Expansion des Sektors könne an der aktuellen Zahl von 84 Millionen Arbeitskräften, davon 13 Millionen Ridern, abgelesen werden. Profitiert habe die Plattformökonomie vom Rückgang der verarbeitenden Industrie und von deren Beschäftigtenzahl sowie vom Zuzug der ländlichen Binnenmigrant:innen in die Städte.

Bis 2017 stellten die beiden Marktführer Meituan und Eleme Arbeitskräfte regulär an und entlohnten sie besser als zu marktüblichen Konditionen, so dass ein hoher Zustrom an Arbeitskräften garantiert war. Mit wachsender Konkurrenz setzte ab 2018 jedoch eine Verschlechterung der Löhne und Arbeitsbedingungen ein: Garantierte Lieferzeiten wurden von einer Stunde pro Bestellung im Jahr 2016 auf 38 Minuten 2018 abgesenkt; Unfälle häuften sich; Löhne stürzten um ein Drittel ab und wurden in mehr als einem Viertel der Fälle verspätet ausgezahlt, so Lee Yu. Heute seien nur noch ein Prozent der Rider angestellt – der Rest sei als selbständig eingestuft und prekär beschäftigt. Zunehmend bilde sich ein weit verzweigtes Geflecht von Plattformfirmen und Untervertragsfirmen mit jeweils eigenen Bedingungen heraus, wodurch koordinierte Protestaktionen von Ridern erschwert würden. Ob das 2021 eigens zum Schutz von Plattformarbeiter:innen geschaffene Gesetz tatsächlich zu einer Verbesserung ihrer Arbeitssituation führt, ist offen.

Rider-Arbeitskämpfe in Festland-China: Verbote und Repression

Der Rider und Arbeitsaktivist Xie Xiaofeng berichtet von Lohnkürzungen um ca. zehn Prozent jährlich seit 2019 für Rider, was er nicht nur auf das Überangebot und die wachsende Konkurrenz von Arbeitskräften, sondern auch auf fehlende Tarifabkommen und Aushandlungskanäle mit den Plattformunternehmen zurückführt. Sinkende Löhne seien der Hauptgrund für Rider-Streiks, so Xiaofeng. Versuche, unabhängige Gewerkschaften zu bilden, würden niedergeschlagen und zögen drastische Repressionsmaßnahmen nach sich. Da die chinesische Regierung Essenslieferdienste als Auffangbecken für Arbeitslose und als wichtigen sozialen Stabilitätsfaktor ansehe, greife sie gegen Rider-Proteste brutal durch und blockiere Internetberichte. Lieferverzögerungen oder Kundenklagen führten zu Lohnabzügen und anderen Strafmaßnahmen. Nach der Einführung von Unfallversicherungen für Rider, die die Unternehmen abschließen »können«, mangle es jedoch an staatlicher Überwachung, so Xiaofeng.

Fast alle Rider nutzten Möglichkeiten des Internets zur schnellen Kommunikation und gegenseitigen Unterstützung. Ein Hindernis für Proteste sei die große Fluktuation unter Ridern, die meist nur sechs bis neun Monate lang beschäftigt seien. Einige Rider nutzten WeChat-Gruppen, um Arbeitsaktivist:innen und Migrant:innengruppen anzusprechen oder eine anwaltliche Unterstützung zu suchen. Ansätze wie diese seien jedoch instabil und der ständigen Gefahr staatlicher Gegenmaßnahmen ausgesetzt. Dennoch gehören Allianzen mit politischen und sozialen Gruppen, so Xiaofeng, zum Repertoire protestierender Rider. Die staatliche Gewerk-

schaft werde als nutzlos angesehen. Der Blick in die Zukunft, so Xiaofeng, sei düster. Dennoch hoffe er auf eine Kommunikation und einen Austausch mit Ridern und Aktivist:innen in anderen Ländern, auf eine intensivere Medien- und Fundraisingarbeit, ja sogar auf die Gründung einer internationalen Rider-Gewerkschaft.

Die Lage in Hongkong: Zwischen Sonderstatus und chinesischer Normalität

Die Lage der Essenskuriere in Hongkong, so die Referentin Grace von der lokalen Nichtregierungsorganisation »Riders Rights Concern Group« (RRCG), sei in mancher Hinsicht gravierender, andererseits jedoch besser als in Festland-China. Seit Inkrafttreten des Gesetzes zur Nationalen Sicherheit 2021 sei der Freiraum für gewerkschaftliche Tätigkeit so stark eingeschränkt worden, dass sich zahlreiche Gewerkschaften zu einer Selbstauflösung gezwungen sahen.² Tatsächlich ist seither in der Sonderverwaltungszone Hongkong die 1997 vertraglich zugesicherte Autonomie bis 2049 de facto aufgehoben.

Im Unterschied zu Festland-China gebe es laut Grace in Hongkong keine gesetzlichen Vorschriften für den Mindestlohn oder für Höchstarbeitsstunden. Bei öffentlichen Protestaktionen hingegen bestünden in Hongkong vergleichsweise größere Freiheiten, die auch genutzt würden.

Der Essensliefermarkt in Hongkong wird von den auch international tätigen Unternehmen Foodpanda (51 Prozent) und Deliveroo (49 Prozent) beherrscht. Über 10.000 Rider – meist Festland-chinesischer, indischer, pakistanischer und nepalesischer Herkunft – sind auf diesem Markt tätig. Während sie bis 2014 noch überwiegend angestellt und sozialversichert waren, treffe dies heute nur noch auf zwei Prozent zu – der Rest werde als selbstständige Freelancer eingestuft und arbeite prekär ohne jegliche Absicherung. Der Angestelltenstatus durch Sozialversicherungsbeiträge bedeute Netto-Lohnminderungen, deshalb zögen die meisten Rider diesen Freelance-Status vor. Da sie als Kuriere und Migrant:innen wenig verdienten und in einer teuren Stadt wie Hongkong ihre Existenz ohnehin nur schwer absichern könnten, rückten ihre Interessen an Rentenabsicherung und Urlaubsregelungen – nicht jedoch an Unfallversicherungen – in den Hintergrund. In erster Linie forderten sie höhere Löhne.

Der Referent Siutong, Teilzeit-Rider und ebenso Vertreter der NRO RRCG, erläuterte die Rider-Streiks der Jahre 2020, 2021 und 2022, die gemischte Ergebnisse gezeitigt hätten. Während der ausschließlich von Ridern organisierte Streik 2020 gegen Deliveroo weitgehend erfolglos verlaufen sei, hätte der medial breit beachtete Streik 2021 gegen Foodpanda mit Unterstützung der Gewerkschaftsföderation Hong Kong Confederation of Trade Unions (HKCTU) und informeller Netzwerke eine Lohnerhöhung erreicht. Dies sei beim dritten Streik 2022 gegen Foodpanda nicht mehr gelungen. Laut Siutong trägt die Uneinigkeit der Rider zwischen Vollzeit- und Teilzeit-Arbeitskräften zu den mageren Teilerfolgen der drei Streiks bei. Zudem müsse hinterfragt werden, ob NROs und informelle Netzwerke eine führende Rolle bei Arbeitskämpfen übernehmen sollten. Seiner Ansicht nach müsse das Empowerment der Arbeiterschaft deren eigene Aufgabe sein. Eine Ablehnung von Gewerkschaften sei jedoch unter Ridern in Hongkong weit verbreitet, da es ihnen ihrer Meinung nach an institutioneller Macht fehle und sie Konflikte zu verschärfen drohten.

Der Essens- und Lebensmittel-Lieferdienstmarkt in Deutschland: Missstände trotz Regulierung

In seinem Überblicksbeitrag bezeichnete Simon Schaupp den großen Niedriglohnsektor in Deutschland als wichtige Voraussetzung für das Funktionieren von Plattform-Lieferdiensten, da diese auf hohen Ausbeutungsraten beruhten. Zusätzlich ausgebeutet würden die Rider in Deutschland dadurch, dass 70 Prozent von ihnen Migrant:innen seien, die auf dem Arbeitsmarkt besonders diskriminiert würden. Heute beherrsche das Unternehmen Lieferando mit einem Anteil von über 90 Prozent den deutschen Essenslieferdienstmarkt. Die Rider bei Lieferando seien fest angestellt, wie dies ein Gesetz für Plattformbeschäftigte vorschreibe, jedoch komme es auch hier zu Scheinselbständigkeit und prekären Beschäftigungsverhältnissen. Denn wegen der Arbeitskräftekonkurrenz und einer hohen Fluktuation unter Ridern sowie

² Bodo Zeuner: »Hongkong: Das Ende der freien Gewerkschaften«, in: Gegenblende, Oktober 2021.

häufiger Unternehmens- und Standortwechsel verfügten diese nur über eine schwache Verhandlungsmacht und könnten ihre Forderungen oft nicht durchsetzen. Trotzdem hätten sie sich in Arbeiterkollektiven, in der Basisgewerkschaft FAU (Freie Arbeiter-Union) oder der NGG (Gewerkschaft Nahrung, Genuss, Gaststätten) organisiert. Auch nutzten Rider soziale Medien, um sich zu unterstützen. Ein besonderes Augenmerk richteten sie auf Betriebsratsgründungen, was bei Arbeitgebern auf große Ablehnung stieß. Auf dem Rechtsweg sei es etwa den Gorillas-Ridern 2021 gelungen, einen Betriebsrat einrichten zu können.

Rider-Arbeitskämpfe und Organisationsstrategien in Deutschland: Zwei Praxisberichte

Elmar Wigand, ehemaliger Rider von Flink und Pressesprecher der NRO »Aktion gegen Arbeitsunrecht«, führt aus, Rider würden von Flink als Arbeitnehmer:innen angestellt, sozialversichert und ordentlich entlohnt. Dennoch gebe es Beschwerden, etwa über willkürliche Entlassungen, Änderungen von Dienstplänen, Mobbing von Vorgesetzten und die Weigerung, Dienst-Handys zu stellen. Auf Grund der großen Fluktuation und mangelnder Erfahrung der meist jungen und migrantischen Belegschaft werde ein koordiniertes Vorgehen gegen diese Missstände erschwert. Eine Zusammenarbeit mit Gewerkschaften sähen die Flink-Rider skeptisch, sie würden die Betriebsratsgründung lieber allein betreiben. Dass ihnen dabei ein starker Wind ins Gesicht bläst, zeigen Unternehmensreaktionen wie die Aufspaltung von Flink Berlin in fünf Online-Unternehmen, Schritte zur Gründung eines »gelben« Betriebsrats, die Einschaltung eines gewerkschaftsfeindlichen Rechtsanwaltsbüros u.a.

Von den Arbeitskonflikten beim Marktführer der deutschen Essenslieferdienste Lieferando berichtet Semih Yalcin, der für die Gewerkschaft NGG Vorsitzender des Gesamtbetriebsrats und Mitglied im Kölner Betriebsrat des Unternehmens ist und früher als Rider gearbeitet hat. Er vermutet, dass Lieferando die Essenslieferpartie vor allem zu Marketingzwecken und zur Datensammlung für zukünftige Geschäftsfelder nutzt. Rider-Beschwerden richteten sich gegen die Intransparenz von Lieferando: Kritik und Forderungen blieben unbeantwortet, Krankengeld und Urlaubszahlungen vorenthalten, Arbeitsstunden nicht registriert. Für die gewerkschaftliche Organisation und die Arbeit des Betriebsrats stellten die hohe Fluktuation (Sechs-Monats-Zyklen sind üblich) unter den meist jungen und migrantischen Ridern, ihre mangelnde Arbeitserfahrung und unzureichende Sprachkenntnisse oft Hindernisse dar. Auch sei die hohe Teilzeitquote von 65 Prozent eine Schwierigkeit für die Organisation. Dennoch seien seit 2019 acht Betriebsräte gegründet worden – deren Gesamtzahl betrage heute 13. Die NGG unterstütze diese Arbeit konstruktiv (siehe S. 4f.). Ebenso arbeiteten die Betriebsräte mit anderen gesellschaftlichen Gruppen zusammen, etwa bei öffentlichen Aktionen oder bei der Medienarbeit. Als große Erfolge bezeichnete Semih Yalcin die Entscheidung des Bundesarbeitsgerichts, nach der Arbeitsmittel vom Arbeitgeber gestellt werden müssen,³ sowie die Einstufung eines Riders von Foodora als Angestellten durch die Deutsche Rentenversicherung Bund vom 8. April 2020.⁴

Zentrale Themen und Fragestellungen

Trotz enormer Unterschiede der genannten Fallbeispiele wird deutlich, dass sich Simon Schappus These, bei den Arbeitskämpfen der Rider handele es sich um einen neuen Typ von Klassenkonflikt, bestätigt. Dessen neue Elemente sind: entpersonalisierte Abläufe der Arbeitssteuerung, -kontrolle und -überwachung, die je nach gesellschaftlichem Umfeld zu Repression führen können, erschwerte Konflikt-Austragungen und Beilegungen, verschärfte Prekarität der Arbeits- und Lebensbedingungen der Rider. Andererseits ermöglicht die digitale Kommunikation auch neue Formen der Solidarisierung und Widerständigkeit. In Ansätzen waren diese auch erfolgreich, wie die Fallbeispiele zeigen.

Doch welche strategischen Fragen – das wurde auch in den Beiträgen von Teilnehmer:innen auf der Online-Veranstaltung deutlich – sollten hinsichtlich zukünftiger Chancen und Per-

³ Bundesarbeitsgericht Az.5 AZR 334/21 und 5 AZR 335/21 vom 10. November 2021.

⁴ Deutsche Rentenversicherung Bund, Schreiben zur Betriebsprüfung bei der Firma Foodora, 8. April 2020.

spektiven von Ridern gestellt werden? Hierfür bietet der Jenaer Machtressourcenansatz⁵ einen hilfreichen Bezugsrahmen.

Bereits heute spielen Rider weltweit durch Streiks, Naming- und Shaming-Kampagnen und Boykottaktionen auf lokaler Ebene Ansätze einer strukturellen Macht aus, obwohl der erreichte ökonomische Druck durch Umsatzeinbußen (noch) weit davon entfernt ist, die Kapitalverwertung insgesamt empfindlich zu stören. Noch handelt es sich hier eher um das Ausspielen von Medien- und Diskursmacht. Doch sobald diese Kampagnen etwa durch gemeinsame Aktionen an unterschiedlichen Standorten eines multinationalen Unternehmens fokussiert würden, könnte sich das Blatt durch eine erhöhte ökonomische Wirkung wenden.

Hinsichtlich des Ausbaus institutioneller Macht sind die Chancen für eine weltweite Stärkung von Rider-Arbeitsrechten sehr ungleich verteilt: Während in Deutschland der Angestelltenstatus von Plattformbeschäftigten durchgesetzt werden konnte und eine ähnliche Richtlinie der EU vorbereitet wird, ist in Festland-China, Hongkong und vielen anderen Regionen der Welt eine klare arbeitsrechtliche Deregulierung zu beobachten. Dem berechtigten Kampf um den Angestelltenstatus stehen etwa in Hongkong Interessen migrantischer Rider an höchstmöglichen Löhnen entgegen, da sie angesichts hoher Lebenshaltungskosten sonst nicht über die Runden kämen. Ohne anderweitige Mittel der Existenzabsicherung ist hier kein Einstellungswandel absehbar.

Was die Organisationsmacht und die Mobilisierungsfähigkeit von Ridern angeht, so ist das Bild aus den Fallbeispielen denkbar disparat: Es gibt eine Vielfalt unterschiedlicher Organisationsformen, angefangen von traditionellen Gewerkschaften (NGG), über anarchosyndikalistische Basisgewerkschaften (FAU) und Arbeiterkollektive (Gorillas Workers' Collective) bis zu arbeitsbezogenen NROs (RRCG in Hongkong) und sozialen Allianzen in Festland-China. Ihrer aller Organisationsmacht ist relativ schwach, was auf Faktoren wie eine gewerkschaftsfeindliche Umwelt oder schlechte Erfahrungen mit wenig innovativen Gewerkschaften zurückgeht, ebenso auf multiple Spaltungen der Belegschaften in Voll- und Teilzeitkräfte, in migrantische und nicht-migrantische Arbeiter:innen etc. Vor diesem Hintergrund sind die Vielfalt der Interessenvertretungen in dieser jungen Branche und die Dynamik der Proteste sogar beachtlich.

Über den größten Einfluss verfügen Rider im Bereich der gesellschaftlichen Macht. Hierzu gehören das Zusammengehen mit anderen sozialen und politischen Gruppen vor allem in Ländern ohne faktische Vereinigungsfreiheit (d.h. im Weltmaßstab: der Überzahl), was dem Konzept des »social movement unionism« Auftrieb gegeben hat. Auch die mit der Digitalisierung gewachsene Medienmacht gehört zu den großen Chancen von Ridern.

Ob die Potentiale von Ridern auf diesen Feldern in Zukunft ausgebaut werden können, hängt auch von deren Kenntnis über weltweite Rider-Erfahrungen ab.

Xie Xiaofeng fand den Austausch bei dem Online-Treffen »inspirierend« und plädierte für eine fortgesetzte Kommunikation, was zahlreiche weitere Redner:innen und Teilnehmer:innen unterstützten.

** Ingeborg Wick ist Mitglied im Vorstand des Forum Arbeitswelten und hat von 1991-2011 als Wissenschaftlerin am SÜDWIND Institut für Ökonomie und Ökumene zu den Schwerpunkten ›Frauenarbeit und Globalisierung‹, ›Prekarisierung von Arbeitsverhältnissen‹ und ›Globale Sozialverpflichtung von Unternehmen‹ gearbeitet.*

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

⁵ Stefan Schmalz/Klaus Dörre: »Der Machtressourcenansatz (2014): Ein Instrument zur Analyse gewerkschaftlichen Handlungsvermögens« in: Industrielle Beziehungen, Jg. 21, Nr. 3, S. 217-237.