

# Chinesische Essenskurierere (Rider)

-

## Organisation und Unterstützung



Xie Xiaofeng

10. Dezember 2022

Aus dem Englischen:  
Ingeborg Wick und Philipp Kulle

# Vortragender: Xie Xiaofeng

- Selbständiger Rider, der auch über die Rechte von Wanderarbeitern forscht.
- Seit drei Jahren in der Essenslieferbranche tätig, engagiere ich mich auch für die Förderung der Rider-Selbstorganisation, die Schaffung von Internet-Kommunikation und die Stärkung von Gruppenrechten.
- Z.Zt. erlerne ich die Produktion von Kurzvideos und hoffe, dadurch die Einheit der Rider und ihre Rechte so zu fördern, wie es den nationalen Bedingungen Chinas entspricht.

# Die Hauptprobleme von Ridern

1. Jahr für Jahr abnehmende Löhne
2. Ein ständig unsicheres Arbeitsverhältnis
3. Die teuren Verletzungen am Arbeitsplatz
4. Ein grausames und hartes Bestrafungssystem
5. Das durchgängige Fehlen der sozialen Absicherung
6. Offizielle Gewerkschaften nahezu nutzlos und abwesend
7. Bewusste Einschränkungen der öffentlichen Meinung

# 1. Jahr für Jahr abnehmende Löhne

- U.a. aufgrund der Corona-Epidemie, des wirtschaftlichen Abschwungs steigt die Zahl der Arbeiter, die in die Essenslieferbranche abgedrängt werden, jährlich an. 200 Millionen Menschen sind flexibel beschäftigt, und die Zahl der Rider liegt bei 13 Millionen.
- Ein großes Arbeitskräftereservoir, ein verschärfter Wettbewerb, fehlende Verhandlungen mit dem Plattformkapital, fehlende Kanäle und Druckmittel für Verhandlungen.
- Einheitspreise und Löhne werden ständig gesenkt: Schätzung: etwa 10 % jährlicher Lohn-Rückgang in den letzten drei Jahren.
- Statt hohem Risiko und hohem Einkommen → hohes Risiko und niedriges Einkommen. Das ist der wichtigste Grund für kollektive Aktionen wie Rider-Streiks.

## 2. Ein ständig unsicheres Arbeitsverhältnis

- September 2021: Laut *Forschungsbericht über die Beschäftigungsmuster von Essenslieferungs-Plattformen* sind weniger als 1% der Rider angestellt.
- Das Geschäftsmodell beinhaltet Unterauftragsvergaben, das Fehlen von Arbeitsverträgen und Verträge mit Briefkastenfirmen.
- Mitte 2020 – 2021: Die Frage der Rechte von Ridern wurde öffentlich breit diskutiert.
- März 2021: Ein Vertreter des Nationalen Volkskongresses schlug vor, den Angestelltenstatus von Ridern zu bestätigen und sie sozial abzusichern.
- 30. April 2021: Die Stadt Nanjing verfügt, dass für besondere Lieferungen der Angestelltenstatus gilt, für Lieferungen von selbständigen Ridern jedoch nicht.
- Am 26. Juli 2021 veröffentlichten sieben Regierungsstellen einen Aufruf an Plattformunternehmen, ihre Beschäftigungspraxis zu verbessern, in dem sie das Kapital der Plattform angriffen. Unternehmer und Lieferfirmen im ganzen Land zwangen daraufhin die Kuriere, sich als "Einzelunternehmer" zu registrieren.

# 3. Die teuren Verletzungen am Arbeitsplatz

- Wegen Schwierigkeiten bei der Bestätigung von Arbeitsverhältnissen haben vor allem selbständige Rider Probleme mit der Inanspruchnahme von Leistungen der Arbeitsunfallversicherung.
- Nur \$3-\$5 pro Tag für Gewerbeversicherungen wie die Haftpflichtversicherung des Arbeitgebers. Ein kompliziertes Identifizierungsverfahren. Maximaler Leistungsbetrag 600.000 Yuan. Geringe Erstattung für Krankenhausaufenthalte u.a. Versicherungsprämien wurden abgezogen.
- Das System ist nicht zeitgemäß: Die Auslieferungszeit ist knapp bemessen und wird jährlich verkürzt (Regenfälle und schlechtes Wetter verhindern oft die Einhaltung der Auslieferungszeit). Mehr Strafen für Zeitüberschreitungen und schlechte Bewertungen. Die Rider haben kein Recht auf Einspruch, sind oft in Eile, Unfälle sind häufig.
- Erstes Halbjahr 2017, offizielle Daten: In Shanghai wurde im Durchschnitt alle 2,5 Tage ein Rider getötet oder verletzt.

# 4. Grausames und hartes Bestrafungssystem

- Die meisten Strafen von 50 bis 500 Yuan oder mehr gehen an Rider für besondere Lieferungen. Normalerweise ist es schwierig, Einspruch zu erheben.
- **Firmen-interne Strafen:**
  - “*Entfernungsfixe Bestellungen*”. Der Rider muss innerhalb von 200m Abstand vom Kunden im System auf "wurde geliefert" klicken. Wenn die Position des Kunden falsch angegeben wurde, muss er zunächst zum tatsächlichen Standort des Kunden und dann schnell zum vom System angegebenen Standort, manchmal mehrere Kilometer entfernt. Eine Geldstrafe von 500 Yuan erfolgt, wenn das System eine Abweichung von 8 Minuten zum Liefertermin anzeigt, sogar wenn es eine vorzeitige Lieferung ist.
  - Die Kundenbeschwerde "Schlechtes Auftreten" hat eine Strafe von 100 ~ 200 Yuan zur Folge. Der Rider kann sich nicht dagegen wehren.
  - Diese Systemfehler und die fehlende Beschwerdemöglichkeit treffen schuldlose Rider. Die einzige Erklärung ist, "mit Geldstrafen Einnahmen zu generieren". Die Strafe als ein festes Einkommen der Plattformfirma.
- Nach dem Gesetz sind sowohl die Plattform als auch die Website keine Verwaltungssubjekte und kommen für Geldstrafen nicht in Frage.

# 5. Das durchgängige Fehlen der sozialen Absicherung

- Ohne eine institutionelle oder gesetzliche Bestätigung der Arbeitsbeziehungen ist es schwierig, Arbeitgeber dazu zu bewegen, Sozialversicherungsbeiträge für Rider zu zahlen. Nur wenige Städte wie Shenzhen haben verfügt, dass Arbeitgeber für Rider eine Unfall-Versicherung abschließen "können". Aber bisher ist keine entsprechende Umsetzung zu beobachten.
- Geteilte Meinung unter den Ridern:
  - 1) Ältere Rider mit Familie und Kindern haben einen starken Wunsch nach sozialer Absicherung.
  - 2) Junge Menschen wie die Post-00er vertrauen dem System der sozialen Sicherheit nicht. Wegen des verzögerten Renteneintritts und einem starken Anstieg der Schwelle zur Krankenversicherung wollen sie sich nicht darauf verlassen und kooperieren lieber.
- Es gibt so gut wie keinen Schutz durch Zuschläge für Lieferungen bei hohen Temperaturen, Überstunden an Feiertagen usw.



# 6. Offizielle Gewerkschaften nahezu nutzlos und abwesend

- Seit vielen Jahren haben einige Städte Maßnahmen zur Förderung der "drei neuen" Branchen (Express-Lieferungen, Essenslieferdienste, Online-Autobestellungen etc.) ergriffen und drängen Arbeiter in die offiziellen Gewerkschaften. Peking, Shenzhen u.a. fördern dies, aber das bedeutet nicht viel mehr als die Registrierung, Urlaubsfragen, gelegentliche Traueranzeigen u.ä., was für das Arbeitsleben der Rider kaum Bedeutung hat.
- Die Rider verteidigen ihre Rechte, aber die Gewerkschaften sind immer abwesend.
- Die Verwendung des Banners "Gewerkschaft" wird monopolisiert. Gegen Rider, die ihre eigenen Gewerkschaften gründen, wird hart vorgegangen.

# 7. Bewusste Einschränkungen der öffentlichen Meinung

- Die Essensliefer-Industrie spielt eine gewisse Rolle als "Auffangbecken" für Arbeitslose. Da dies mit sozialer Stabilität zu tun hat, wird die öffentliche Meinung offiziell unterdrückt, und viele ernsthafte Diskussionen können in der Presse nicht veröffentlicht werden.
- Offene Kritik der Rider führte zu Drohungen, Restriktionen und Blockierungen.
- Das Recht auf Redefreiheit wird unterbunden.
- Verlust des generellen Raums für den Diskurs, zunehmende Hindernisse für die Solidarität der Rider und den Sinn von Führung des Widerstands.

# Wie sind die Kurierere organisiert?

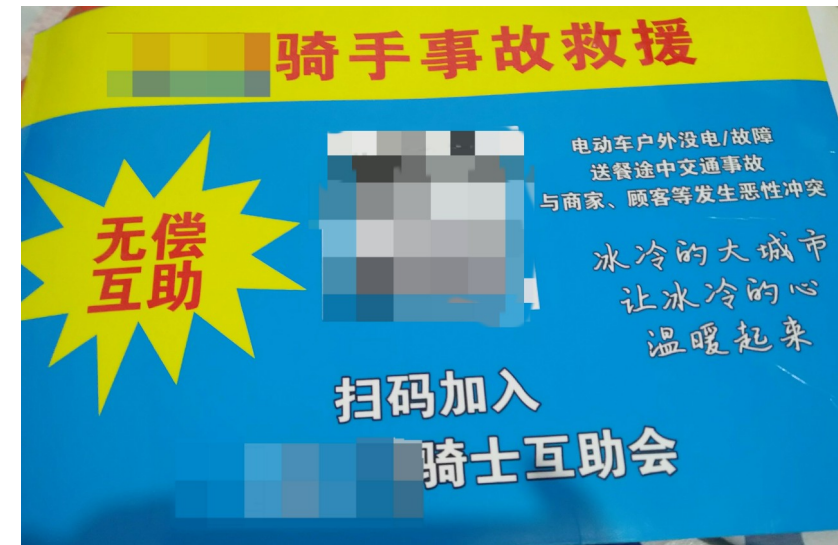
1. Die Rolle des Internets
2. Gruppe für gegenseitige Hilfe
3. Startup-Team
4. Heimatstadt-Vereinigung
5. Breite Bündnisse

# 1. Die Rolle des Internets

- Nahezu alle Rider-Gruppen mit Interesse an einer Organisation nutzen einige der Vorteile des Internets:
  - einfache Kommunikation,
  - schnelle Verbreitung von Informationen,
  - große Reichweite und nicht leicht auffindbar.
- Racer, Jitterbug und WeChat-Gruppen sind zum wichtigsten Instrument für Rider geworden, um sich zu kollektiven Aktionen zu treffen, sich zu organisieren und ihre Stimme zu erheben.
- Zuverlässige Kontakte sind für Arbeit und Leben unerlässlich.

## 2. Gruppe für gegenseitige Hilfe

- Selbstorganisation der Rider in derselben Stadt oder Region für die Themen „Arbeitsteilung, Unfallrettung, Streitschlichtung, Erholung und Freizeit“.
- Bedarf an beständigeren und stärkeren Organisatoren. Hohe Mobilität in der Branche. Durchschnittliches Berufsleben von Ridern in einigen Gegenden beträgt
- 6-9 Monate.



# 3. Startup-Team 1/2

- Einige Rider werden zu regionalen Verantwortlichen,
  - indem sie sich im Internet für die Branche einsetzen und Gleichgesinnten helfen, ihre Rechte zu verteidigen
  - indem sie sich selbst zu Medienunternehmern entwickeln
  - indem sie einige Rider in derselben Stadt zusammenbringen, um ein gemeinsames Unternehmen zu gründen
  - indem sie eine Kurzvideo-Plattform nutzen, um die Themen „Organisation – Recht auf eine öffentliche Stimme - Gewinn“ anzusprechen
  - indem einige auch die Unterstützung und Zusammenarbeit von Behörden gewinnen.

# 3. Startup-Team 2/2

- Diese Teams wurden meistens von Ridern gegründet, die über Geschäftserfahrung verfügen und bereits Eigentümer waren.
- Einige haben ihr ursprüngliches Ziel, für die Branche zu sprechen und für ihre Rechte zu kämpfen, aufgegeben und sind sogar zu offiziellen Sprachrohren der Rider geworden.
- Gao Moumou, ein Rider, über den im Time-Magazin berichtet wurde und dem die erfolgreiche Bekämpfung der Epidemie in Wuhan zugeschrieben wurde, ging nach Peking, um mit offizieller Unterstützung sein eigenes Unternehmen zu gründen. Er wurde zur Marionette, einer "typischen" Person, die viel Unterstützung erhielt und hohe Einnahmen erzielte. Später wurde gegen Chen Moumou, den Vorsitzenden des Riderverbands, wegen seiner Kritik an der Plattform hart vorgegangen.

# 4. Heimatstadt-Vereinigung

- Einige Rider schließen sich problemlos mit anderen wegen Gemeinsamkeiten der Sprache, Kultur und Gewohnheiten zusammen und unterstützen sich gegenseitig.
- Trotzdem bedarf es zu ihrer Unterstützung starker und beharrlicher Organisatoren.



# 5. Breite Bündnisse

- Einige Rider aus WeChat-Gruppen in derselben Stadt, aus Kurzvideo-Blogger-Fangruppen etc. helfen sich auch gegenseitig, z.B. bei Aufrufen zu kollektiven Aktionen, bei der Suche nach Unterstützung durch Rechtsanwälte u.ä.
- Im Allgemeinen sind diese Bündnisse wenig zielgerichtet, eher zufällig und unbeständig.

# Was sind die größten Probleme der Rider?

1. Plattformunternehmen: ständig neue Beschäftigungsformen, Spaltung von Ridern, Geflecht von Unteraufträgen, Manipulationen hinter den Kulissen, starkes juristisches Team sowie Kontrolle und Einfluss auf die Medien.
2. Regierung: Unterstützung und Lenkung des Kapitals. Unterdrückung von Rider-Organisationen. Missachtung von Gesetzen und Vorschriften und mangelnde Überwachung. Ständige Einschränkung der öffentlichen Meinung. Überwachung der nicht-lokalen arbeitenden Bevölkerung seit Beginn der Epidemie, so dass sich Menschen nicht leicht zusammentun.
3. Rider-intern: hohe Mobilität, Atomisierung, komplexe Struktur: Dilemma der Organisatoren.

# 1. Das Problem der Plattformkapital- Reaktionen auf den Widerstand der Rider

- Kontinuierlich neue Beschäftigungsformen zu entwickeln und Rider zu spalten:
  - Speziallieferungen, selbständige Rider, Rider für die gesamte Stadt, Spaßfahrten, leichte Fahrten, Unterschiede in der Behandlung von neuen und alten Ridern.
- Vielschichtiges Geflecht von Unteraufträgen, Manipulationen hinter den Kulissen:
  - Täuschung einiger Rider, Verwirrung über Kampfziele.
- Starkes Anwaltsteam:
  - Riderrechte schwieriger zu verteidigen, protestierende Rider mit Abmahnungen bedroht.
- Kontrolle der Medien:
  - Die Internet-Medien werden vom Tencent-System, dem Ali-System usw. monopolisiert. Sie sind die Hauptgewinner hinter den Plattformen, was die Verbreitung von Proteststimmen einschränkt.

## 2. Regierung fordert Proteste von Ridern heraus

- Absprachen und Befangenheit gegenüber dem Kapital: Eine Einheitsfront von Regierung und Kapital.
- Unterdrückung der Rider-Organisation: gleichzeitiges Schlagen und Ziehen.
- Missachtung der Gesetze und Vorschriften und mangelnde Überwachung: Zulassen, dass Kapitalisten das Gesetz brechen.
- Die kontinuierliche Einschränkung der öffentlichen Meinung: Die offiziellen Medien verlieren immer mehr an Bedeutung.
- Überwachung der nicht-lokalen Erwerbsbevölkerung seit der Epidemie: verstärkte Kontrolle der Bürger, insbesondere der Arbeiter, im Namen der Epidemieprävention.

# 3. Probleme der Rider und Organisatoren

## 1/2

- Hohe Mobilität: Übergangsindustrie, 6-9-monatige Arbeitszyklen, Schwierigkeiten bei der Organisation.
- Atomisierung: Der "Individualismus" hat sich im Laufe der Jahrzehnte durchgesetzt, wobei einige Rider dem Kollektiv misstrauen oder sich ihm widersetzen und es vorziehen, allein zu sein oder in virtuelle Welten einzutauchen.
- Komplexe Struktur: verschiedene Branchen, verschiedene Klassen, verschieden ausgebildetes Personal. Sie alle werden in die Essensliefer-Branche gedrängt. Die Einheit unter ihnen ist schwierig.

# 3. Probleme der Rider und Organisatoren

## 2/2

- **Das Dilemma des Organisations:**
- Unter der Herrschaft des bürokratischen Kapitalismus, dem Fehlen grundlegender politischer Rechte wie Rede-, Versammlungs- und Demonstrationenfreiheit ist die Spontaneität der Rider deutlich eingeschränkt. Das Eingreifen und die Unterstützung durch Dritte verstärken immer wieder die Unterdrückung.
- Die Organisatoren müssen sich in die Gruppe der Rider integrieren und genau wie diese Unterstützungs-, Organisations- und Widerstandsarbeit leisten. Dies kann etwas Sicherheit in der Aktion gewährleisten. Aber so erleben sie auch die Notlage und die Forderungen der Rider und gewinnen das Vertrauen der Gruppe. So wird die Einheit von Arbeitern und Organisatoren verbessert.
- Die Notwendigkeit starker und kohärenter Teams, einer relativ angemessenen Personal-, Ressourcen- und Finanzierungsausstattung sowie weitere aktuelle Schwierigkeiten.
- Schwierigkeiten beim Informationsaustausch und bei der Vermittlung von Erfahrungen zwischen verschiedenen Organisatoren, was die Überwindung der Unerfahrenheit behindert.
- Einige Organisatoren und Anhänger sind zu politisch und ideologisch in ihrem Diskurs, und mit dem gegenwärtigen Umfeld und Klassenmachtkontrast sind sie sowohl leicht zu unterdrücken als auch schwer zu verstehen, um von Ridern anerkannt zu werden.

# Fortschritte und Erfolge des Widerstands der Rider 1/3

## 1 Formale Fortschritte:

- 2 In mehreren Städten sind spontane Rider-Organisationen entstanden, die sich zunehmend solidarisch zeigen und Widerstand leisten.
- 3 In Peking, Shenzhen und vielen anderen Orten sind Schritte zur gewerkschaftlichen Organisation der Rider oder zur Gründung von Parteizweigstellen unternommen worden.
- 4 Einige Städte haben die Klärung der Arbeitsverhältnisse von Ridern verfügt. Die Frage der sozialen Absicherung von Ridern wird stärker beachtet. Gerüchten zufolge wurde der Leiter von Meituan Mitte November zur Zahlung von Sozialversicherungsbeiträgen für Rider aufgefordert, möglicherweise um eine Lücke in der nationalen Sozialversicherung zu schließen.
- 5 Sympathie und Respekt der Öffentlichkeit gegenüber den Ridern verbessern sich.

# Fortschritte und Erfolge des Widerstands der Rider 2/3

Praktische Rückschritte:

- 1 Keine wirkliche Verbesserung des Organisationsgrades der Rider – keine "unabhängigen Gewerkschaften". Einige einflussreiche Selbstorganisationen wurden unterdrückt, und es gab keinen Zwang auf Unternehmensleitungen zu Gesprächen.
- 2 Die Löhne sinken weiter. Das Ausmaß der systematischen Unterdrückung und der Sanktionsmechanismen sowie die Probleme mit Verletzungen am Arbeitsplatz haben sich nicht verbessert.
- 3 Während der Epidemie wurden die Einkommen der Menschen unter Beteiligung der Industrien aufgezehrt. Viele Rider haben ihre Forderungen nach Rechten und Interessen heruntergeschraubt, um zu überleben, oder sie haben das Vertrauen in einen aussichtsreichen Kampf verloren.



# **Fortschritte und Erfolge des Widerstands der Rider 3/3**

## **Praktische Rückschritte:**

4 Der Widerstand von Behörden und Kapital gegen Rider-Rechte ist übermächtig. Die öffentliche Meinung wird immer mehr zum Schweigen gebracht.

5 Organisatoren und Mitstreiter sind inkompetent und unorganisiert, und es ist schwierig, den Widerstand nachhaltig zu verstärken.

# Wie soll für internationale Solidarität gekämpft werden ?

1. Informationskontakt: ein sicheres Instrument, um in Kontakt zu bleiben und regelmäßig zu kommunizieren.
2. Regelmäßiger Erfahrungs- und Strategieaustausch.
3. Leitung von Aktionen: Rider in einem bestimmten Gebiet können ihre Aktionsstrategie und ihre Erfahrungen an Rider in anderen Gebieten weitergeben und diese anleiten, eine Aktion nach der anderen zu starten.
4. Internationale Organisationen: Gründung einer internationalen Rider-Gewerkschaft zur Koordinierung von Forschung, Analyse, Beratung und Unterstützung für mehr Effizienz.
5. Internationale Medien: Aufbau internationaler Rider-Medien oder -Kanäle. Darstellung des Überlebens und des Kampfes von Ridern in verschiedenen Ländern und Regionen in Form einer Medienmatrix.
6. Finanzierungsmittel: Mittelbeschaffung zur Unterstützung von Organisationen für die Rechte von Ridern, die Schwierigkeiten mit Ressourcen und der Finanzierung haben.

# Neutrale

## Negative Verbündete

Hochrangige Fahrer.  
Fleißige Arbeiter in anderen Branchen, die weniger wohlhabend sind, wie Online-Taxifahrer, LKW-Fahrer, Kurier.  
Aktivisten für soziale Gerechtigkeit, Studenten, Intellektuelle mit Interesse an der Unterschicht oder progressiven Idealen

Ein Kern von altgedienten Fahrern, die mit den Interessen des Standortes verbunden sind.  
Die meisten Auftragskiller in traditionellen Branchen.  
Die meisten Arbeitsschutz- und Medienunternehmen.  
Die große Mehrheit der Bevölkerung

## Negative Gegner

Unternehmer und Kapitalisten aus anderen Branchen.  
Gegner der gewerkschaftlichen Selbstorganisation wie offizielle Gewerkschaften und staatliche Sozialarbeitseinrichtungen.  
Kommunale Basisverwaltungseinheiten.  
Offizielle und kapitalistische Mediensprachrohre

## Aktive Gegner

Interessengruppen der Industrie wie Plattformkapital und Outsourcing-Sites.  
Machtorgane, Organe zur Erhaltung der Stabilität.  
Einige kleine Pinkos und extreme Statisten, die spontan zur Erhaltung der Stabilität beitragen.

## Aktive Verbündete

Die meisten Fahrer der mittleren und unteren Ebene.  
Aktivisten für Arbeitsfragen, Gruppen.  
Aktivisten für soziale Gerechtigkeit, Studenten, Intellektuelle, die sich für die Rechte von Wanderarbeitern einsetzen.  
Internationale Fahrer, Arbeitsgruppen mit Verbindungen



Anlage: Kuriere-Verbündeter-Spektrum (2020 system)



**Proletarier der Welt,  
vereinigt euch!**