



Torsten Meier:
DGB als Gegenmacht?

Otto König/Richard Detje:
Digitales Proletariat

Mit Beiträgen u.a. von

Elmar Altvater, Hajo Funke, Klaus Dörre, Friedrich Steinfeld, Joachim Bischoff, Wolfgang Müller, Martin Schirdewan, Hinrich Kuhls, Norbert Frei, Mario Keßler



**Forum
Gewerkschaften**



Dies ist ein Artikel aus der Monatszeitschrift Sozialismus.
Informationen über den weiteren Inhalt finden Sie unter
www.sozialismus.de.
Dort können Sie ebenfalls ein Probeheft
bzw. ein Abonnement bestellen.

Nur im Netz:

Die Redaktion veröffentlicht regelmäßige Beiträge zwischen den monatlichen Printausgaben auf www.sozialismus.de

Zustimmung zur EU



Ein Jahr vor den Wahlen eines neuen Europäischen Parlaments publiziert die Europäische Union Umfragezahlen des Eurobarometers. Die Resultate zeigen: Die EU konnte die Zustimmung in der Bevölkerung der Mitgliedstaaten steigern. ...

Emanzipation von den USA?



Mit der Trump-Administration hat sich die Veränderung der Nachkriegsordnung deutlich beschleunigt. Mit der Leitidee »America First« geht auch für die Europäer eine Ära zu Ende, die seit dem Ende des Zweiten Weltkrieges das Verhältnis zu den USA bestimmte. ...

Europas Rüstungsprojekt



Die Luft- und Raumfahrtmesse ILA 2018 in Berlin bot Militärs, Politiker*innen und Rüstungsschmieden die Plattform, die Rüstungskoooperation Berlin-Paris voranzutreiben. Ursula von der Leyen und Florence Parly unterzeichneten Erklärungen zu Aufklärungs- und Transportflugzeugen sowie einem neuen Kampfflugzeug-System. ...

Kreative Analyse kapitalistischer Verhältnisse

Elmar Altvater: Ökonomischer oder ökologischer Kollaps	2
Hajo Funke: Weltbürger des demokratischen Sozialismus Nachruf eines Weggefährten auf Elmar Altvater (1938-2018)	9
Klaus Dörre: Imperiale Lebensweise – eine hoffentlich konstruktive Kritik Teil 1: These und Gegenthese	10

Weltpolitische Umwälzungen

Friedrich Steinfeld: Der »kleine Weltkrieg« in Syrien und der Abstieg des Westens	14
Joachim Bischoff: Erdoğan auf Konfrontation mit den Finanzmärkten	20
Otto König/Richard Detje: #Tamam, es reicht! Türkei – Gewerkschaften zwischen Repressionen und Widerstand	25
Wolfgang Müller: Verhält sich China unfair? USA und Europa machen Front gegen Chinas Wirtschafts- und Industriepolitik	29

Zukunft Europas

Martin Schirdewan: Wie es ist, kann es nicht bleiben. Zur Zukunft der Europäischen Währungsunion aus kritisch-linker Perspektive	35
Redaktion Sozialismus: Riskantes Regierungsexperiment Neue Stufe der Zerstörung der italienischen Republik	39
Hinrich Kuhls: Fragiles Gleichgewicht für Post-Brexit Nach den Kommunalwahlen in England	43

Forum Gewerkschaften

Torsten Meier: DGB als Gegenmacht? Anmerkungen zum 21. Ordentlichen Bundeskongress	47
Otto König/Richard Detje: Digitales Proletariat. Fahrrad-Kurier*innen gehen gegen die Auswüchse der Plattformökonomie auf die Barrikaden	51

Geschichte/Nachruf

Norbert Frei im Gespräch mit Adelbert Reif: 1968 – Ein Jahr des Aufbruchs und der Zäsur	54
Mario Keßler: »Wir sind alle deutsche Juden«. Ein Buch über jüdische Studenten im Pariser Mai 1968 (zu Sebastian Voigt)	59
Jörn Schüttrumpf: Jochen Cerny (1934-2018). Erinnerung an eine ungewöhnliche Persönlichkeit	62

Impressum | Veranstaltungen | Film

Impressum	63
Veranstaltungen & Tipps	64
Klaus Schneider: Isle of dogs (Filmkritik)	65

Digitales Proletariat

Fahrrad-Kurier*innen gehen gegen die Auswüchse der Plattformökonomie auf die Barrikaden

von ■ Otto König und Richard Detje



cco Public Domain

Der digitale Kapitalismus boomt. Eine innovative Geschäftsidee und schnelles Wachstum – so lautet das Narrativ der Online-Plattformen Amazon, Airbnb und Uber sowie der Lieferdienste Foodora und Deliveroo. Der Boom findet auf dem Rücken der »digitalen Tagelöhner« statt – beispielsweise jener Fahrradkurier*innen mit dem pinken Foodora-Rucksack bzw. der türkisen Thermobox von der Konkurrenz Deliveroo, die sich bei Wind und Wetter täglich bis zu 50 Kilometer für die »digitalen Bestellplattformen« in den bundesdeutschen Großstädten abstrampeln.

Unternehmen wie Foodora (Eigentümer Delivery Hero) und Deliveroo organisieren ihr Geschäftsmodell über Internetplattformen: Kunden ordern über das Internet Essen bei den mit den Lieferdiensten kooperierenden Restau-

rants, die Bestellungen werden per App direkt an die Fahrer*innen – die sogenannten Riders – weitergeleitet, die die Lieferungen binnen kurzem den Kund*innen aushändigen. Für die Restaurants wie die Plattformen eine gleichermaßen vorteilhafte Konstellation: Die Gastronomiebetriebe können ohne Investitionen in einen eigenen Lieferservice mehr Kunden erreichen, die Online-Dienste wiederum kassieren prozentual vom Umsatz sowie per Gebühr von den Belieferten. Seit Monaten liefern sich die beiden einstigen Start-ups, heute international agierende Konzerne, einen harten Verdrängungswettbewerb um ein lukratives Geschäft.

Flexibilität bis zum Anschlag

Die Unternehmen werben auf Clips um neue Fahrer*innen mit dem Slogan, dass sie gute Verdienstmöglichkeiten bei größtmöglicher Freiheit schaffen würden:

»Sie können sich jederzeit einloggen,

wenn sie gerade ein bisschen dazuverdienen möchten.« Das Autonomieversprechen hat mit der täglichen Realität der Fahrrad-Kurier*innen jedoch nicht allzu viel zu tun. Tatsächlich sind die Riders so etwas wie die Vorhut eines digitalen Proletariats, dessen vermeintliche Freiheiten drastische Verschlechterun-

**Forum
Gewerkschaften**

■ Otto König ist Mitherausgeber, Richard Detje ist Redakteur von *Sozialismus*.

gen der Arbeitsverhältnisse mit sich bringen. Die

Plattformökonomie ist ein Wirtschaftsmodell, bei dem ein Algorithmus im Hintergrund den Takt der Arbeit vorgibt, die App den Betrieb ersetzt und die Arbeitskräfte maximal flexibel angeheuert werden. »In Dienstleistungsfabriken wie Amazon kehren lückenlose Kontrolle und maschinelle Maschinensteuerung zurück in die Arbeitswelt. Was früher das Fließband war, sind heute Apps und Algorithmen«, schreiben die Soziologen Oliver Nachtwey und Philipp Staab in einer Studie über den neuen digitalen Kapitalismus.¹ Letzteres erfahren nicht nur die Beschäftigten in Amazons Warenlagern, deren Arbeitsleistung digital aufgezeichnet wird, sondern auch die Fahrradkurier*innen.

Die »Deliver-Heros« arbeiten voll flexibilisiert – von Auftrag zu Auftrag. Feste Strukturen, vertraute Kolleg*innen, eine gemeinsame Arbeitsstätte – all das fehlt. Die Anweisung gibt die von Algorithmen gesteuerte App auf dem Handy, die den Weg zum Restaurant und von dort zu den Kundinnen und Kunden weist. »Die Algorithmen sind ein Kontrollinstrument. Weil die Fahrer immer ein Smartphone mit installierter App bei sich haben, weiß die Firma dank Geolokalisierung immer, wo man sich gerade befindet«, sagt Stefania Animento, Soziologin an der Berliner Humboldt-Universität. Über das Satellitennavigationssystem GPS lässt sich in Echtzeit verfolgen, wo sich Zusteller*innen gerade aufhalten. Das Unternehmen kennt die Geschwindigkeit, mit der sie fahren, das Tempo, mit dem sie die Aufträge entgegennehmen und wie lange sie bei den Kund*innen sind. Dagegen haben die Betroffenen keinen Einblick in die Datenverarbeitung, die daraus resultierenden Statistiken, die insbesondere bei Deliveroo das Gehalt beeinflussen und als Druckmittel verwendet werden. Betriebsräte, die das Recht dazu hätten, gibt es – mit einer Ausnahme – nicht.

Rund 2.600 Fahrer*innen sind bei Foodora in 36 Städten Deutschlands unterwegs, als Vollzeitkräfte mit bis zu 168 Stunden im Monat, als Midi- oder

Minijobber*innen – in der Regel zunächst befristet. Beim britischen Konkurrenten Deliveroo arbeiten laut eigenen Angaben in 15 deutschen Städten von den 1.500 Fahrer*innen 75% als »Freiberufler«: »In den meisten Ländern, in denen Deliveroo tätig ist, bewegen wir uns klar in Richtung des freiberuflichen Modells. Wir haben hier eine Größe erreicht, die uns erlaubt, den Fahrern die Flexibilität zu bieten, die sie sich wünschen, und gleichzeitig ihre Einnahmen zu maximieren und zu schützen«, so das Unternehmen gegenüber dem Norddeutschen Rundfunk (13.4.2018). Fakt ist allerdings: Die einzelkämpfenden Arbeitskraftunternehmer*innen, sprich Scheinselbständigen, verdienen nur dann, wenn es gerade einen Job für sie gibt: Perfekionierte Arbeit auf Abruf – so lassen sich die prekarierten Beschäftigungsverhältnisse umschreiben.

Schlechte Bezahlung, miese Arbeitsbedingungen

Hinter den ehemaligen Start-Ups, die den Riders ein »klasse« Arbeitsklima und eine »faire« Bezahlung versprechen, stehen inzwischen finanzstarke Investoren, die möglichst schnell Cash machen wollen. Entsprechend finden es die Gründer und Finanziers abstrus, dass für ihre Unternehmen die betriebliche Mitbestimmung gelten soll. Zum Unmut der Eigentümer hat das Berliner Landgericht die Delivery Hero AG, zu der das Tochterunternehmen Foodora gehört, kürzlich darauf verpflichtet, seinen Aufsichtsrat um Vertreter*innen der Arbeitnehmerseite zu erweitern.² Mit ihrem Geschäftsmodell loten die Lieferdienste aus, wie weit sich das deutsche Arbeitsrecht mit seinen jahrzehntelang bewährten Sozialstandards dehnen und der Sozialstaat schröpfen lässt.

So fördere Deliveroo die Scheinselbständigkeit, um Sozialabgaben und Krankenversicherungsbeiträge umgehen zu können, meint Elmar Wigand von der »aktion./arbeitsunrecht«. Die Online-Vermittler weigern sich, ihre Verantwortung als Arbeitgeber anzuerkennen, entsprechend stehen die Fahrrad-Kurier*innen »ohne arbeits- und

sozialrechtlichen Schutz« da. Deshalb plädierte der DGB-Vorsitzende Reiner Hoffmann auf dem 21. Bundeskongress des DGB in Berlin dafür, dass der Gesetzgeber den Begriff des Arbeitnehmers und Arbeitgebers neu definieren müsse, damit sich u.a. die Plattformbetreiber bei Sozialbeiträgen nicht mit dem Argument davonstehlen können, sie seien nur Arbeitsvermittler und keine Arbeitgeber.

Der Plattform Deliveroo zufolge verdienen Festangestellte neun bis zehn Euro, »Freelancer« angeblich durchschnittlich 16 Euro pro Stunde. Die freien Fahrer*innen können mit diesen Beträgen jedoch nicht fest rechnen, weil sie von der Zahl der ihnen übermittelten Aufträge abhängen. Nicht wenige Kurierere klagen über zu wenige Schichten, um ihren Lebensunterhalt bestreiten zu können. Denn die Wartezeiten zwischen den Aufträgen bekommen sie nicht bezahlt. Konsequenz: Ohne Aufträge und im Krankheitsfall verdienen sie nichts. Obwohl das Unfallrisiko hoch ist, fahren viele Kurierere unversichert, da sie die Kosten für Krankenversicherung und Berufshaftpflicht nicht tragen können.

Zur schlechten Bezahlung und körperlichen Belastung kommt hinzu, dass die Fahrer*innen für ihre unverzichtbaren Arbeitsmittel – Fahrrad, Rucksack, Smartphone – sowie für die Reparaturkosten selbst aufkommen müssen. Der Verschleiß am Fahrrad ist hoch und geht ins Geld. Auch ein Radcheck – Bremsen justieren, Schrauben nachziehen, Reifen aufpumpen, putzen – nimmt Zeit in Anspruch, die den Kurier*innen nicht bezahlt wird. Erst nach viel Druck hat Deliveroo für die Fahrer*innen zumindest eine Verschleißpauschale von 10 Cent pro Luftlinie-Kilometer eingeführt, und Foodora hat mittlerweile verkündet, den Kurierere eine Gutschrift von 25 Cent pro gefahrener Stunde zu gewähren, die sie beim kooperierenden Fahrradservice LiveCycle einlösen können.

»Shame on you« – Protest und Widerstand

Die prekarierten Beschäftigungsverhältnisse sind ein Grund, warum Expert*innen skeptisch sind, dass die

Arbeitnehmer*innen sich in der neuen digitalen Wirtschaft so organisieren können wie die Belegschaften in Industriebetrieben. Dennoch, auch hier verbindet Unmut und führt dazu, dass Kurier*innen der beiden Lieferdienste anfangen, sich über WhatsApp zu organisieren, auszutauschen und Widerstandsaktionen gegen die ausbeuterischen Arbeitsbedingungen zu planen. Schon dies war ein erster Erfolg, denn die Fahrer*innen arbeiten in der Regel isoliert voneinander, treffen sich, wenn überhaupt mal, an einer Ampel, anders als Beschäftigte, die sich in einer Werkhalle austauschen können. Hinzu kommt die hohe Fluktuation unter den Riders.

Nicht mit der DGB-Gewerkschaft ver.di, sondern mithilfe der syndikalistischen Gewerkschaft der Freien Arbeiterinnen- und Arbeiter-Union (FAU)³ schlossen sich die ersten Kurier*innen in Berlin in der »Deliverunion« zusammen, deren Aktivist*innen betonen, dass sie auch mit Kolleg*innen aus den DGB-Gewerkschaften kooperieren. So haben Kurier*innen beider Unternehmen in Köln mit Unterstützung der DGB-Gewerkschaft Nahrung-Genuss-Gaststätten (NGG) einen Betriebsrat gegründet.

Inzwischen ist es gelungen, erste öffentlichkeitswirksame Protestaktionen durchzuführen. Schon im Sommer letzten Jahres haben Kurier*innen der beiden Unternehmen bei einer gemeinsamen Protestaktion in Berlin Forderungen an die Arbeitgeber formuliert: Übernahme der Kosten für die Arbeitsmittel durch die Unternehmen, damit die Kuriere nicht länger selbst für Reparaturen an ihren Rädern oder Smartphones aufkommen müssen; Erhöhung der Entgelte um einen Euro und eine höhere Anzahl garantierter Stunden, um zu gewährleisten, dass sie mit ihrer Tätigkeit auch wirklich über die Runden kommen können.

Währenddessen wagten Kölner Foodora-Beschäftigte mit Unterstützung der NGG die Gründung eines neunköpfigen Betriebsrats. Ein schwieriges Unterfangen, denn viele Kurier*innen haben nur befristete Verträge. Um den Betriebsrat zu unterlaufen, lässt der Lieferdienst die Verträge nach und nach



russell davies/flickr.com (CC BY-NC 2.0)

auslaufen, so auch im Fall einer Betriebsrätin – was Foodora zufolge nichts mit ihrem Engagement für die Belange der Fahrer*innen zu tun haben soll. Inzwischen klagen die Betriebsratsmitglieder in Köln mithilfe der NGG auf Entfristung.

Mitte Februar wählten sich auch Deliveroo-Riders in Köln einen Betriebsrat, der erste Deliveroo-Betriebsrat in ganz Deutschland. Davon erhoffen sich die NGG und die Fahrer*innen Verhandlungsmöglichkeiten, etwa »über eine Verschleißpauschale der Fahrräder oder Smartphones, die meist das Privateigentum der Beschäftigten sind, über eine gerechte Verteilung von Boni-Systemen oder eine Beteiligung des Arbeitgebers bei der Bereitstellung von Winterausrüstung«.

Nach der erfolgten Wahl sollte auch hier dem Betriebsrat die Grundlage für seine Tätigkeit entzogen werden, indem die Anzahl der Festangestellten von 170 auf 35 reduziert und durch Freelancer ersetzt wurde – damit verkleinerte sich der Betriebsrat von sieben auf drei Mitglieder. Natürlich bestreitet die Geschäftsführung, dass sie die Arbeit der Interessenvertretung behindern würde, und betont im Gegenteil das gute Verhältnis zu den Kurieren: »Deliveroo ist im aktiven Austausch mit allen Fahrern, die mit uns in Deutschland kooperieren, um sicherzustellen, dass sie weiterhin gern mit uns arbeiten.«

Die »Union-Busting«-Methoden – Behinderung der Gründung von Betriebsräten und Abdrängung der Fahrradkuriere in die Scheinselbstständigkeit – waren auch der Anlass, dass der Lieferdienst im Fokus der Proteste in Berlin, Köln und München unter dem Motto »Shame on you, Deliveroo!« stand. Ein beträchtlicher Haufen

Schrott – abgenutzte Reifen, gerissene Ketten, durchgesessene Sättel – türmte sich am 13. April 2018 vor der Berliner Zentrale des Lieferdienstnetzwerks, als die Fahrradkurier*innen gegen die Lohn- und Arbeitsbedingungen bei Deliveroo und beim Konkurrenten Foodora demonstrierten.

»Der Aktionstag gegen Deliveroo kann nur ein Anfang gewesen sein – gerade mit Blick auf das ungleich höhere Niveau der Proteste in anderen europäischen Ländern. Eins haben wir geschafft: Deutschland auf die Protest-Landkarte der europäischen Radkuriere zu setzen«, erklärte das Kölner Büro der »aktion./arbeitsunrecht«. Denn auch in anderen europäischen Ländern haben sich Fahrer*innen zu organisieren begonnen. Den Anfang machten vergangenes Jahr Deliveroo-Rider mit Protestaktionen im englischen Bristol.⁴ Inzwischen wehren sich die Kuriere in halb Europa.

¹ Oliver Nachtwey/Philipp Staab, Die Avantgarde des digitalen Kapitalismus, in: *Mittelweg* 36, 24 (2015) 6, S. 59-84. Vgl. dazu auch Daniel Hackbarth, Die Tagelöhner des digitalen Kapitalismus, in: *WOZ. Die Wochenzeitung*, 7.9.2017, <https://www.woz.ch/-8036>.

² Das Unternehmen kündigte daraufhin an, dass die Rechtsform der Delivery Hero AG von einer Aktiengesellschaft in eine Europäische Aktiengesellschaft (Societas Europaea, kurz SE) umgewandelt und drei Arbeitnehmervertreter in den sechsköpfigen Aufsichtsrat einzeln werden.

³ Die FAU versteht sich vor allem als Bewegung, gegründet von spanischen Anarchisten nach dem Ende der Franco-Diktatur. Die Beschäftigten sollen Basisgruppen gründen, Syndikate, und ihre Angelegenheiten möglichst betriebsnah selbst regeln, so lautet die Philosophie. Hauptamtliche Funktionär*innen, die die Interessen der Beschäftigten vertreten, lehnt die FAU ab, gewählte Betriebsräte sieht sie kritisch, weil damit die Entscheidungshoheit von den Beschäftigten wegdelegiert werde. Dagegen seien die Mitgliedschaftsstrukturen loser, über alles entscheide die Basis in Fahrerplenen oder WhatsApp-Diskussionen. Das passe besser zur Gig-Wirtschaft mit dem ständigen Kommen und Gehen der Beschäftigten, mit Minijobverträgen und Befristungen.

⁴ Der Widerstand hat in Großbritannien dazu geführt, dass die britische Independent Worker Union (IWGB) die Kuriere des medizinischen Lieferdiensts The Doctor's Laboratory gewerkschaftlich vertreten darf, entschied der für die Anerkennung von Gewerkschaften zuständige Ausschuss des Wirtschaftsministeriums in London.

Probelesen

Wenn diese Probe-Lektüre Sie davon überzeugen konnte, dass Sozialismus das Richtige für Sie mit fundierten Beiträgen zu den Themen

- Berliner Republik/Die neue LINKE
 - Wirtschaft & Soziales/Forum Gewerkschaften
 - Internationales/Krieg & Frieden
 - Buchbesprechungen/Filmkritiken
 - sowie zweimonatlich einem Supplement zu theoretischen oder historischen Grundsatzfragen
- ist, sollten Sie gleich ein Abo bestellen (und eines der Bücher aus dem VSA: Verlag als Prämie auswählen). Wenn Sie weitere Argumente benötigen, nehmen Sie ein Probeabo. Beides geht mit dem beigefügten Bestellschein (bitte auf eine Postkarte kleben oder faxen an 040/28 09 52 77-50)

- Ich abonniere Sozialismus ab Heft _____ zum Preis von € 70,- (incl. Porto; Ausland: + € 20 Porto).
Ich möchte die Buchprämie Weltküche Müller Hoff
- Ich abonniere Sozialismus ab Heft _____ zum verbilligten Preis von € 50,- (für Arbeitslose/Studenten).
Ich möchte die Buchprämie Weltküche Müller Hoff
- Ich bestelle ein Sozialismus-Probeabo ab Heft _____ (3 Hefte zum Preis von € 14,-/Ausland € 19,-).
- Bitte schicken Sie mir ein kostenloses Probeexemplar.

Name, Vorname

Straße

Plz, Ort

Datum, Unterschrift

Mir ist bekannt, dass ich diese Bestellung innerhalb einer Woche bei der Redaktion Sozialismus, St. Georgs Kirchhof 6, 20099 Hamburg, widerrufen kann. Zur Fristwahrung genügt die rechtzeitige Absendung des Widerrufs.

Datum, 2. Unterschrift

Bitte als
Postkarte
freimachen

Antwort

Redaktion Sozialismus
Postfach 10 61 27
20042 Hamburg

Abo-Prämie

Eines dieser Bücher aus dem VSA: Verlag erhalten Sie, wenn Sie Sozialismus abonnieren oder uns eine/n neuen AbonnentIn nennen (nicht für Probeabo). Bitte auf der Bestellkarte ankreuzen!



Mehr zum Verlagsprogramm:
www.vsa-verlag.de