



Typisch Velokurier: Jung, männlich, gut ausgebildet – und miserabel bezahlt.  
Foto: iStock.

Soziologe Heiner Heiland hat die Essenskurier-Szene erforscht

## „In Köln und Hamburg gibt's jetzt Kurier-Betriebsräte“

Sie sind immer alleine unterwegs und doch gut vernetzt: Essenskurierere. Der Soziologe Heiner Heiland hat ihre Jobs in mehreren deutschen Städten untersucht.

**Work: Heiner Heiland, viele Essenskurierinnen und -kuriere haben eine Matur oder gar studiert. Wie erklären Sie sich das?**

Heiner Heiland: Viele arbeiten nicht Vollzeit. Die Kurierfahrten sind nur ein finanzielles Standbein – wenn auch ein prekäres. Sie sind eigentlich Musikerinnen oder Tänzer, verdienen dort aber noch weniger. Oder sie sind Studierende.



Heiner Heiland (33) ist Soziologe an der Technischen Universität Darmstadt.

### **Ist das durchgehend so?**

Nein, die soziale Zusammensetzung der sogenannten Rider unterscheidet sich von Stadt zu Stadt. In Berlin sind es viele aus Italien oder Spanien, und die sind meistens gut ausgebildet. Sie sind im Zuge der Eurokrise nach Deutschland gekommen, konnten aber nicht gut Deutsch. Und das ist ein Job, den sie machen können. Es scheint sich aber zu wandeln. Mehr und mehr Leute kommen etwa aus Bangladesch oder Pakistan, also den klassischen Einwanderungsländern für Niedriglohn-Jobs. In Frankfurt hatten diese Fahrerinnen und Fahrer dann auch ihre eigenen Chatgruppen, um sich auszutauschen.

### **Hat Sie das überrascht?**

Ja, sehr. Auch die Gewerkschaften gingen lange davon aus, dass die Branche schwer zu organisieren sei, weil die Mitarbeitenden ja immer alleine unterwegs seien. Tatsächlich hatten aber 61 Prozent der Befragten häufig oder sehr häufig Kontakt zu Arbeitskolleginnen und -kollegen, und zwar auch ausserhalb der Arbeitszeiten. Die Essensplattform Deliveroo hatte dies ursprünglich selbst ermöglicht: Es gab ein Chat-Programm für alle Rider, deutschlandweit. Doch plötzlich schaltete Deliveroo den Chat ab. Der Grund: Eine Kuriergruppe in Köln wollte einen Betriebsrat gründen. Also wichen die Rider auf andere Foren und Whatsapp-Gruppen aus, auf die die Firma keinen Zugriff hat.

### **Wie hoch ist denn die Bereitschaft der Kuriere, sich für bessere Arbeitsbedingungen zu wehren?**

Zwar sind viele mit den tiefen Löhnen und den befristeten Verträgen unzufrieden. Sie sind der Meinung, „dass man da was machen müsste“. Aber anstatt sich ernsthaft zu engagieren, geben viele den Job auf und suchen sich etwas anderes. Wer in einem Betrieb aber etwas verändern will, muss als Gruppe agieren. In Köln hat das gut funktioniert, auch in Hamburg gibt es mittlerweile einen Foodora-Betriebsrat.

### **Und der kann etwas erreichen?**

Ja, unbedingt. Foodora wollte auch in Köln ein System einführen, bei dem die Fahrerinnen und Fahrer mit den besten Bewertungen als erste ihre Schichten auswählen dürfen, um den Konkurrenzkampf anzuheizen. Das hat der Betriebsrat verhindert.

### **Sind diese Plattformkuriere eigentlich Velokuriere?**

Nur in dem Sinn, dass sie auch mit dem Rad durch die Stadt fahren. Aber bei den Plattformen ist die Arbeit

standardisierter und weniger selbstbestimmt. Klassische Kuriere sind ja per Funk mit der Zentrale verbunden. Das gibt ihnen ein Stück Freiheit: Wenn sie einen Auftrag haben wollen, sagen sie der Zentrale: Ich bin ganz in der Nähe. Wenn sie ihn nicht wollen, sagen sie: Ich bin weit weg. Bei den Plattformen ist das nicht mehr möglich, weil die App dank GPS-Überwachung immer genau weiss, wer wo ist. Umgekehrt gibt die App den Rüdern nicht alle Informationen. Diese Ungleichheit ist gewollt.

### **Wie meinen Sie das?**

Wenn ich als Fahrer den Auftrag bekomme, eine Mahlzeit abzuholen, erfahre ich noch nicht, wo ich hinmuss. Dabei ist das ganz entscheidend: Wenn ich an den Stadtrand muss, kostet mich die Rückfahrt viel Zeit, in der ich nichts verdiene.

### **Sie haben das im Rahmen eines Selbstversuchs persönlich erlebt. Wie war diese Erfahrung?**

Ich fahre gerne Rad, total fuhr ich gut 500 Stunden in fünf Städten. Das war für die Studie wichtig. Erst so habe ich gemerkt, dass die Kurierszenen von Stadt zu Stadt verschieden sind.

### **Schweiz: Nur die Grossen wachsen**

Ähnlich wie Deliveroo und Foodora in Deutschland funktioniert in der Schweiz der Velokurier Notime. Er liefert mittlerweile in 11 Städten – unter anderem Mahlzeiten von eat.ch. Dick im Food-Geschäft ist zudem Smood. Die Firma liefert in 15 Städten per Auto. Uber Eats (per Vespa) ist in 3 Städten aktiv. David Roth von der Gewerkschaft Syndicom sagt: „Die grossen Anbieter expandieren. Der Verdrängungskampf dürfte sich noch verschärfen.“ Für lokale Lieferdienste oder Restaurants mit eigenen Kurieren werde es eng.

### **Grundlohn**

In der Schweiz gibt es einige Tausend Essenskurierinnen und -kuriere. Die Fahrerinnen und Fahrer von Notime erkämpften sich einen Arbeitsvertrag und einen Grundlohn von 23 Franken pro Stunde.

### **Gut gebildet, schlecht bezahlt: Das sagt die Studie:**

246 Velokurierinnen und -kuriere, sogenannte Rider, hat der Soziologe Heiner Heiland online befragt. Sie liefern für die Plattformen Deliveroo und Foodora Mahlzeiten von Restaurants aus. Das sind die Ergebnisse:

- Die Rider sind gut ausgebildet: Unter den Deutschen haben 53 Prozent das Abitur, 23 Prozent einen Hochschulabschluss.
- Unter den Ausländerinnen und Ausländern haben sogar 51 Prozent einen Hochschulabschluss.
- Der typische Rider ist jung und männlich: 86 Prozent waren Männer, Durchschnittsalter 29.
- Der Lohn beträgt bei Foodora nur gerade 9 Euro 19 (10 Franken 10) pro Stunde. Bei Deliveroo ist der Lohn «vom Markt abhängig».
- 42 Prozent haben aus finanziellen Gründen noch einen zweiten Job.
- 80 Prozent arbeiten (auch) am Abend, zwischen 18 und 23 Uhr. 87 Prozent arbeiten am Wochenende.
- Den Job macht man nicht lang: Die meisten Befragten sind seit sechs Monaten oder weniger dabei. Die Hälfte ist auf der Suche nach einem anderen Job.
- Die App regiert: 63 Prozent fühlen sich der digitalen Technik ausgeliefert.
- Sichere Stellen gibt es kaum: Bei Foodora haben nur 10 Prozent einen unbefristeten Arbeitsvertrag. 60 Prozent arbeiten befristet, 30 Prozent als Selbständige.
- Bei Deliveroo sind sogar fast alle Rider Scheinselbständige. Festanstellungen gibt's nur ausnahmsweise.
- Knapp 60 Prozent identifizieren sich gar nicht oder nur wenig mit ihrem Job.
- Nur 14 Prozent sehen im Job keinen Anlass für Streik oder Protest.

Christian Egg.

Work online, 1.11.2019.

Personen > Egg Christian. Velokurriere. Arbeitsbedingungen. Work online, 2019-11-01