2018/13 Reportage

https://www.jungle.world/artikel/2018/13/kuriere-am-limit

Der Kampf der Kölner Fahrradkuriere für bessere Arbeitsbedingungen

Kuriere am Limit

Reportage Von **Dennis Pesch**

Um bessere Arbeitsbedingungen zu erkämpfen, haben Fahrradkuriere in Köln eine Kampagne begonnen. So wollen sie nicht nur ihre Kolleginnen und Kollegen organisieren, sondern auch die Öffentlichkeit auf ihr Anliegen aufmerksam machen.

Ausgebeutet, frustiert, wütend – so fühlt sich Orry Mittenmayer. Seit fast einem Jahr arbeitet er mittlerweile als Angestellter mit befristetem Vertrag für den Essenslieferdienst Deliveroo in Köln. Vorher war der 25jährige beim Konkurrenzunternehmen Foodora beschäftigt. Er sei gerne auf dem Fahrrad unterwegs, sagt Mittenmayer. Deshalb gefalle ihm der Job grundsätzlich – wären da nur nicht die prekären Arbeitsverhältnisse.

Bei Foodora hat Mittenmayer deshalb 2017 aufgehört. »Ich bin zu Deliveroo gewechselt, weil die Liefergebiete kleiner waren«, sagt er. Im Juli expandierte Deliveroo bundesweit, auch die Kölner Liefergebiete wurden größer. Die Probleme, die er von seinem alten Arbeitgeber kannte, gibt es auch bei seinem neuen. Lohnzahlungen bleiben aus, Arbeitsgerät und -kleidung müssen die Fahrer selbst stellen, der Verschleiß an den Fahrrädern ist hoch. Mit dem monatlichen Datenvolumen für sein Smartphone kommt er nur hin, weil er beim Fahren die Internetverbindung trennt. »Vor allem, als ich erfahren habe, dass Kollegen ihre Löhne nicht bekommen haben, ist mir der Kragen geplatzt ist. Ich wollte mich unbedingt dagegen wehren«, so Mittenmayer.

> Der Verschleißzuschlag beläuft sich auf zehn Cent pro zurückgelegtem Kilometer – allerdings Luftlinie. »Das ist ein Witz, da wir Fahrrad fahren und keine Flugzeuge fliegen«, kritisiert der Betriebsratsvorsitzende.

Anfang Dezember begannen einige Fahrer, sich zu organisieren. Sie wollten einen Betriebsrat gründen. Deliveroo begrüßte die Initiative offiziell. Man werde eng mit den Vertretern des Gremiums zusammenarbeiten, hieß es. Was sich bis zur Gründung des -

Betriebsrats hinter den Kulissen abspielte, empfinden dessen im Februar gewählte Mitglieder Mittenmayer zufolge als Schikane. Er selbst ist mittlerweile Betriebsratsvorsitzender. Vor der Betriebsratsinitiative sei er als »Mentor« beschäftigt gewesen. »Ich habe mich um die Fahrer gekümmert, war Ansprechpartner auf der Straße. Als wir gesagt haben, dass wir einen Betriebsrat gründen wollen, wurde mir von heute auf morgen gesagt, ich würde als Mentor nicht mehr benötigt.« Das macht sich am Lohn bemerkbar. Als Mentor bekam Mittenmayer elf Euro in der Stunde, als Kurierfahrer erhält er nur neun Euro.

Nach der Ankündigung, einen Betriebsrat gründen zu wollen, wurden die angestellten Fahrer Zeugen einer Vielzahl von Veränderungen im Unternehmen. Im Dezember standen auf der Mitarbeiterliste noch 103 Angestellte, die zur Wahl des Betriebsrats berechtigt gewesen wären. Im Februar, kurz vor der Wahl, waren es nur noch 35. »Nachdem wir Deliveroo bekanntgegeben hatten, dass der Betriebsrat gegründet werden soll, ergriff das Unternehmen die Strategie, alle befristeten Arbeitsverträge nicht mehr zu verlängern«, sagt Mittenmayer.

Finanzielle Unsicherheit

Deliveroo verweist darauf, dass keiner der Fahrer »jemals aufgrund einer Tätigkeit im Betriebsrat entlassen oder sein Vertrag nicht verlängert« worden sei. Der Betriebsratsvorsitzende sieht darin »leere Worthülsen«. Erst kürzlich lief der Vertrag eines Mitglieds des Betriebsrats aus, weshalb der Fahrer aus dem Gremium ausscheidet. Das Hauptanliegen des Betriebsrats sei es, dass die befristeten Verträge entfristet oder verlängert würden. »Immer wenn es darum geht, die befristeten Verträge zu verlängern, lassen sie uns auflaufen«, so Mittenmayer. Zudem ist Deliveroo im Begriff, das Geschäft vollständig auf Freelancer, also Selbstständige, umzustellen. Für deren Arbeitsbedingungen kann der Betriebsrat nichts tun.

Die Kommunikation mit dem Unternehmen hat sich Mittenmayer zufolge verändert. Vor der Gründung des Betriebsrats hätten die Fahrer noch mit einem Büro in Köln in Verbindung gestanden. »Jetzt läuft alles nur noch über Berlin«, kritisiert der Betriebsratsvorsitzende. Es gebe keine direkten Ansprechpartner mehr, nur noch eine anonyme E-Mail-Adresse, über die die Fahrer Fragen klären könnten. »Es ist ein Kernmerkmal von Deliveroo, die Fahrer auf Distanz zu halten.«

Wie groß die Distanz zwischen dem Unternehmen und seinen noch verbliebenen Angestellten ist, zeigt sich auch daran, dass Mittenmayer Mitte März eine Abmahnung erhielt. Weil er vier Lieferaufträge an zwei verschiedenen Tagen nicht angenommen habe, behalte sich das Unternehmen vor, eine »verhaltensbedingte Kündigung des Arbeitsverhältnisses auszusprechen«, heißt es in dem Schreiben. Ein nicht unerhebliches Detail: Mittenmayer ist schwerhörig; er hört erst ,seit er 12 Jahre alt ist, trägt ein Cochlea--Implantat am rechten Ohr und ein Hörgerät am linken. Manchmal hört er das Signal der Bestellungseingänge nicht. »Grundsätzlich habe ich schon Verständnis für meine Situation als Schwerbehinderter erfahren. In letzter Zeit wird das aber ignoriert«, sagt er.

So wie die Dinge derzeit stehen, wird sein Vertrag ebenso auslaufen wie der anderer Betriebsratsmitglieder. Anfang Mai soll bei Deliveroo Schluss für ihn sein. Vorbei wäre es dann auch für den Betriebsrat. Mittenmayer will den Kampf jedoch auch dann nicht aufgeben, wenn der Betriebsrat nicht mehr existiert. Die angesprochenen Probleme herrschen nach seiner Ansicht in der gesamten Branche. »Wenn du Vollzeitfahrer bist, geht das meiste Geld für Verschleißkosten drauf, für neue Fahrradketten, Reifenmäntel und so weiter. Da sind schnell mal einige 100 Euro weg. Außerdem kannst du dir nichts leisten, weil du nicht weißt, ob der Lohn pünktlich bezahlt wird, ob du in einem Monat überhaupt noch beschäftigt bist oder das Geld dann für etwas anderes brauchst.«

Orry Mittenmayer (Mitte), Betriebsratsvorsitzender bei Deliveroo in Köln

Bild:
Dennis pesch

Sarah Jochmann, Mittenmayer und einige andere Fahrradkuriere haben auch deshalb die Kampagne »Liefern am Limit« gegründet. Jochmann ist ihre Sprecherin. Die 34jährige ist in Teilzeit bei einem Marketingunternehmen beschäftigt und arbeitet nebenbei noch für Deliveroo, um finanziell über die Runden zu kommen. Der Job als Fahrradkurierin sei ein guter Ausgleich, da mache sie viel Sport, müsse nicht großartig darüber nachdenken, was sie tue, komme mit Menschen in Kontakt und habe nette Kolleginnen und Kollegen gefunden, sagt sie. »Fahrradfahren ist ein wichtiger Teil meines Lebens, deshalb mache ich den Job wirklich gerne.«

Beurteilt wie in der Grundschule

Derzeit ist Jochmann aber eher mit der Pressearbeit beschäftigt, seit der Gründung der Kampagne musste sie viele Anfragen beantworten. Vorher habe sie sich eigentlich nicht so sehr für das Arbeitsrecht interessiert – bis sie bei Deliveroo angefangen habe.

Angesprochen auf ihren Lohn lacht sie und sagt: »Wenn man das noch versteuern muss, dann bleibt am Ende nicht viel übrig. Bisher habe ich es mir auch erspart, auszurechnen, was ich dann wirklich verdiene.«

Wie viele andere Kolleginnen und Kollegen frustriert sie, dass Deliveroo gesetzliche Regelungen ignoriert. »Geregelt ist, dass der Arbeitgeber verpflichtet ist, dem Arbeitnehmer seine Arbeitsmaterialen zu stellen«, sagt sie. Sie habe lediglich ein Fahrradtrikot, eine Regenjacke und eine dünne Regenhose bekommen und das Unternehmen deshalb auf Winterkleidung angesprochen. Die gebe es nicht, sei die Antwort gewesen. »Bei Minusgraden musste ich mir selbst eine dicke Jacke und eine Skihose kaufen und dann unter den Deliveroo-Sachen tragen.«

> »Ich überlege natürlich im Krankheitsfall, ob ich trotzdem fahre. Wer mal eine Woche krank ist, hat ein Problem.« Sarah Jochmann, Sprecherin von »Liefern am Limit«

Sie ärgert sich zudem über die Bewertung ihrer Arbeitsleistung durch die Firma. In einer E-Mail erhalten die Kurierfahrer ein »Perfomance-Feedback« für jeweils eine Woche. Weil es so viele Fahrerbeschwerden wegen des heftigen Verschleißes gab, führte Deliveroo einen Verschleißzuschlag ein. Was zunächst gut klang, stellte sich als Farce heraus. Werden die betrieblich festgelegten Anforderungen für das »Perfomance-Feedback« nicht erfüllt, erhalten die Fahrer auch den Verschleißzuschlag nicht. Dem Betriebsratsvorsitzenden Mittenmayer zufolge beläuft dieser sich auf zehn Cent pro zurückgelegtem Kilometer – allerdings Luftlinie. »Das ist ein Witz, da wir Fahrrad fahren und keine Flugzeuge fliegen«, kritisiert er.Dem Feedback für die siebte Kalenderwoche zufolge hat Jochmann nur eine knapp 90prozentige Quote bei der Annahme von Aufträgen geschafft. Die Beurteilung von Deliveroo lautet deshalb: »Das geht noch besser.« Die zugeteilten Schichten müssen die Fahrer zu mindestens 90 Prozent ableisten, um den Verschleißbonus zu erhalten. »Da überlege ich natürlich im Krankheitsfall, ob ich trotzdem fahre. Wer mal eine Woche krank ist, hat ein Problem«, sagt Jochmann. 82 Prozent der Schichten hat sie in der siebten Kalenderwoche angetreten. »Das ist ungenügend«, urteilte Deliveroo. Ungenügend – als wären die Fahrer Grundschüler.

Gewerkschaftlich unerschlossen

Im Feedback-Bogen ist auch die Durchschnittszeit vermerkt, die ein Fahrer von der angenommenen Bestellung bis zur Lieferung gebraucht hat. Rund 27 Minuten hat Jochmann durchschnittlich benötigt. Auch das ist für Deliveroo ungenügend, obwohl das Unternehmen berücksichtigte, dass »diese Zeit von der Wartezeit in Restaurants beeinflusst« werde, so der Wortlaut in der E-Mail. Jochmann trägt eine Uhr am Arm, die ihr Tempo anzeigt: 20 bis 25 Kilometer fährt sie eigenen Angaben zufolge pro Stunde. Kaum jemand erhalte den Verschleißbonus, zumal auch die Jahreszeit, Unfälle oder sogar Stürme keine Auswirkungen auf das »Performance-Feedback« haben, sagt sie. Zudem funktioniere die App, mit der Deliveroo arbeitet, nicht immer einwandfrei.

Vertreter des Deliveroo-Betriebsrats, Gewerkschafter und Mitglieder der Kampagne »Liefern am Limit« demonstrieren in Köln

Bild:
Dennis Pesch

Die 34jährige gehört zu den Fahrerinnen, deren Lohn nicht fristgerecht ausgezahlt wurde. »Ich habe einen Monat lang keinen Lohn bekommen und vom Trinkgeld gelebt. Meinen Vermieter musste ich bitten, die Miete nachzahlen zu dürfen.« Das hat ihre Einstellung verändert. Als sie eine Anlaufstelle für ihre Probleme suchte, fand sie keine. Mit »Liefern am Limit« haben die Kuriere eine geschaffen. »Wir brauchen Öffentlichkeit und müssen

Druck von außen herstellen. Wir haben einen Flashmob organisiert und so die Kampagne ›Liefern am Limit‹ begonnen«, sagt sie. In kürzester Zeit hat diese auf Facebook einige Tausend Menschen erreicht.

»Liefern am Limit« verfolgt vor allem das Ziel, die Öffentlichkeit über die -Arbeitsbedingungen in der gesamten Branche aufzuklären – und das am besten bald schon international. Dabei erfahren die Kuriere fast ausschließlich Zuspruch. »Wir erhalten bundesweit Unterstützung, haben bereits Kontakte in den Bundestag, aber auch in kleinerem Maßstab. Wir werden von Fahrern angesprochen, die sagen, dass wir so weitermachen sollen«, sagt Mittenmayer. Jochmann will zudem nicht nur die Fahrer, sondern auch die Kunden erreichen. »Wir wollen über die Kunden an die Fahrer rankommen und beide als Unterstützer für unsere Kampagne gewinnen. Von einem Boykott hätte ja schließlich niemand was. Wenn die Kunden unseren Arbeitskampf aber unterstützen, dann wäre den Fahrern damit sehr geholfen.«

Auch die Gewerkschaft Nahrung, Genuss, Gaststätten (NGG) unterstützt den Betriebsrat und die Kampagne. Sie sehe jedoch eine grundsätzliche Schwierigkeit, wie Laura Schimmel, Gewerkschaftssekretärin zur Ausbildung, sagt: »Wir haben das Problem, dass diese Plattformökonomie gewerkschaftlich kaum erschlossen ist. Wir wollen natürlich, dass sich die Leute organisieren, also Betriebsräte gründen und in die Gewerkschaften eintreten.« Perspektivisch solle es vor allem darum gehen, Tarifverträge und Mitbestimmung in den Betrieben zu erkämpfen. Dass Deliveroo den Betrieb mit Selbstständigen langfristig aufrechterhalten kann, bezweifelt Schimmel. Freelancer haben der NGG zufolge etwa zwei Unfälle im Jahr, keine gesetzliche Unfallversicherung und keine Entgeltfortzahlung im Krankheitsfall. Deshalb steht für Jochmann und Mittenmayer bereits fest, dass sich »Liefern am Limit« in Zukunft noch stärker auf die selbstständigen Kuriere konzentrieren muss. »Wir wollen eine Plattform für alle Fahrer der Branche sein und die prekären Arbeitsverhältnisse kritisieren, die es bei den Freelancern gibt. Die Missstände gilt es aufzudecken«, sagt Jochmann.

© Jungle World Verlags GmbH