

# 1. Einleitung

[Es gibt] in 38 Städten [...] einen lokalen Betriebsrat [...], und jeder lokale Betriebsrat hat beispielsweise ein Mitspracherecht bei der Schichtplanung. [...] Das heißt, jeder der lokalen Betriebsräte kann potentiell, aus welchem Grund auch immer, unseren Schichtplan jede Woche blockieren, um irgendeine andere Sache durchzusetzen. Bei solchen Sachen frage [ich] mich halt, warum ist sowas nicht einfach auf nationaler Ebene gestaltet, sondern warum muss es ein lokales Mitspracherecht geben, [...] wenn die Schichtplanung bei uns überall gleich gemacht wird? [...] Warum macht man nicht mal ein[en] Vorschlag, wie man das Gesetz auf die heutigen Gegebenheiten anpasst? (Jörg Gerbig, COO von Just Eat Takeaway.com, zit. nach: Peng!-Kollektiv 2020)

Entlockt wurde diese Äußerung Jörg Gerbig, dem Lieferando-Gründer und COO von Just Eat Takeaway.com, im Rahmen der Aktion „Klingelstreich beim Kapitalismus“ des Peng!-Kollektivs. Als fiktives „Bundesamt für Krisenschutz und Wirtschaftshilfe“ getarnt, sprach das Künstler:innenkollektiv mit Führungskräften von zehn deutschen Unternehmen, darunter Lieferando.

An Gerbig's Aussage wird deutlich, wie schwer sich Lieferando mit betrieblicher Mitbestimmung und den deutschen industriellen Beziehungen tut. Das passt dazu, dass Martin Bechert, der Rechtsanwalt des Betriebsrats von Lieferando, berichtet, das Unternehmen habe alle Möglichkeiten ausgeschöpft, die ersten Betriebsratswahlen zu erschweren und das Prozedere in die Länge zu ziehen (Bechert 2022). Alle Versuche des Unternehmens – verspätet zugestellte Wahlunterlagen, verwehrte Räumlichkeiten und der Versuch, unbequeme Betriebsrät:innen mit Kündigungen loszuwerden –, blieben jedoch erfolglos (ebd.) und in vielen Städten fanden Betriebsratsgründungen statt.

Die Frage Gerbig's, wie man die organisierte Mitbestimmung „den heutigen Gegebenheiten“ anpassen kann, lässt sich aber auch von der anderen Seite des Interessengegensatzes zwischen Kapital und Arbeit stellen. Dieser Aufgabe nehmen sich die *Labor Revitalization Studies* an. Sie beschäftigen sich mit der Erneuerung gewerkschaftlicher Stra-

tegien vor dem Hintergrund veränderter gesellschaftlicher Rahmenbedingungen. Das ist der weitere Rahmen dieses Buches. Im weitesten Sinne ist meine Frage also, wie die Rider bei Lieferando in ihren Arbeitskämpfen gestärkt und unterstützt werden können.

Dabei ist Lieferando, der deutsche Ableger von Just Eat Takeaway.com, nur ein Plattformunternehmen von vielen im Lieferssektor. Getir, Flink, Uber Eats und Wolt – all diese Unternehmen arbeiten ebenso plattformbasiert. Sie bieten vermittelnde digitale Infrastrukturen, die Personen und Gruppen erlauben, miteinander in Austausch zu treten (Srnicek 2018:46). Autoren wie Nick Srnicek, Oliver Nachtwey und Philipp Staab sprechen von einem neuen Produktionsmodell, dem Plattformkapitalismus. Dieses Modell besteht darin, dass Unternehmen – indem sie Plattformen zur Verfügung stellen – digitale Märkte für Anbietende und Nachfragende organisieren und diese kommodifizieren (Nachtwey/Staab 2018:289). Im Fall von Lieferando werden Kund:innen und Fahrer:innen an Restaurants vermittelt. Zwar beschäftigen die Plattformen in der Lieferbranche nur einen sehr kleinen Teil der Lohnabhängigen, die Art der Arbeit kann jedoch als organisationale Avantgarde betrachtet werden (Heiland/Brinkmann 2020:121). Deswegen ist die Untersuchung (neuer) Formen gewerkschaftlicher Arbeit in der Plattformökonomie von so großer Aktualität und Relevanz.

Lange Zeit galten die Fahrer:innen in der plattformvermittelten Kurierarbeit für den Deutschen Gewerkschaftsbund (DGB) als „nicht organisierbar“ (Degner/Kocher 2018:250). Dies wurde begründet mit den prekären Arbeitsbedingungen, dem hohen Anteil an Studierenden und Migrant:innen sowie insbesondere mit den hoch individualisierten Arbeitsprozessen. Entgegen dieser Erwartungen kommt es in der Branche seit 2016 zu Arbeitskämpfen in ganz Europa. Häufig wird der siebentägige wilde Streik bei Deliveroo in London im August 2016 als Schlüsselereignis bewertet (De Greef 2020:25). Auffällig dabei: Gerade zu Beginn waren europaweit die traditionellen Gewerkschaften schwach vertreten; diese Lücke wurde in vielen Fällen von alternativen Gewerkschaften gefüllt, die oft basisdemokratisch und mit explizit linken, häufig syndikalistischen politischen Positionen auftraten (Ewen et al. 2022:249).

Auch in der Bundesrepublik kam es in den letzten Jahren bei vielen Plattformunternehmen zu Arbeitskämpfen. Auch hier zeigte sich: Um die DGB-Gewerkschaften blieb es zunächst erstaunlich ruhig, stattdessen traten bisher eher unbekannte Akteure auf den Plan. Als Auftakt lässt sich die Kampagne „#deliverunion“ der Freien Arbeiter\*innen Union (FAU) im Jahr 2016 betrachten. Besondere Aufmerksamkeit erhielten die Arbeitskämpfe im Jahr 2021, als die schlechten Arbeits- und Beschäftigungsverhältnisse bei Gorillas eine Welle von wilden Streiks in Berlin nach sich zogen. Hier standen sich das Gorillas Workers Collective (GWC) und die Unternehmensleitung gegenüber. Aufgrund des wilden Streiks war die Zusammenarbeit mit den DGB-Gewerkschaften in der Folge kompliziert, mit der FAU blieb sie dagegen sehr eng (Ewen et al. 2022:253).

Mit einiger Verzögerung ist auch bei den DGB-Gewerkschaften viel passiert. Nach einigem Hin und Her haben die Gewerkschaft Nahrung-Genuss-Gaststätten (NGG) und die Vereinte Dienstleistungsgewerkschaft (ver.di) die Vertretung der Bereiche der Lieferbranche unter sich aufgeteilt. Die Lieferant:innen, die größtenteils Lebensmittel liefern, werden von ver.di vertreten; die Rider, die bereits zubereitete Speisen ausfahren, von der NGG. (Ver.di Berlin-Brandenburg o.J.) Die von Lieferant:innen selbst ins Leben gerufene Kampagne „Liefer am Limit“ wird nun von der NGG unterstützt. Auch scheint es inzwischen Konsens unter den DGB-Gewerkschaften zu sein, dass man die Sparte der plattformbasierten Lieferarbeit zu lange vernachlässigt hat.

Am auffälligsten ist der Professionalisierungsprozess bei Lieferando. In einigen Städten hatten die Betriebsräte inzwischen bis zu vier Jahre Zeit, sich zu etablieren und ihre Strukturen zu verfestigen. Zudem ist das Unternehmen nicht nur dasjenige in der Branche mit den meisten Betriebsräten, es ist auch das erste, das von einer DGB-Gewerkschaft zu Tarifverhandlungen aufgefordert wurde. Im Frühjahr und Sommer 2023 kam es zu mehreren erfolgreichen Warnstreiks, da das Unternehmen sich bisher weigert, auf das Gesprächsangebot einzugehen.<sup>1</sup> Ob ein Tarifvertrag erstritten werden kann, bleibt abzuwarten. Auch die anarcho-syndikalistische FAU spielt immer noch eine Rolle. Inspiriert vom GWC, hat sich zudem das basisdemokratische Lieferando

---

1 Hier und im Folgenden gebe ich den Stand vom August 2023 wieder.

Workers Collective gegründet.<sup>2</sup> Es ist in mehreren Städten vertreten, in einigen auch im Betriebsrat. In Berlin konnte sich die Liste des LWC gegen die NGG-nahe Liste durchsetzen und stellt die absolute Mehrheit im Betriebsrat.

Weil die betriebliche Interessenvertretung bei Lieferando im Branchenvergleich am stärksten professionalisiert ist, weil sowohl die NGG als auch das basisdemokratische LWC über eigene Listen in Betriebsräte eingezogen sind, weil es sich darüber hinaus um den Marktführer in der Bundesrepublik handelt – deshalb drängt sich Lieferando als Forschungsgegenstand geradezu auf, um die Arbeitskämpfe in der plattformbasierten Lieferbranche zu untersuchen. Dieses Buch tut genau das und gibt Antwort auf die folgenden, miteinander verwobenen Fragen.

Erstens: Entgegen aller Erwartungen gab es eine Vielzahl an Arbeitskämpfen in der Branche. Was hat dazu geführt, dass sich die Rider organisierten? Was hat dazu geführt, dass sie sich für die Arbeit im Betriebsrat entschieden? Zweitens: Der Plattformkapitalismus als spezifisches Produktionsmodell bringt spezifische Herausforderungen für kollektive Organisierung mit sich. Wie gehen die Rider und die Betriebsrät:innen damit um? Welche besonderen Formen des Arbeitskamps haben sie entwickelt? Schließlich drittens: Inzwischen sind bei Lieferando zwei Gewerkschaften relevant, die NGG und die FAU. Was erwarten die Rider in der plattformbasierten Kurierarbeit von Gewerkschaften? Sind die beiden Gewerkschaften momentan in der Lage, diese Erwartungen zu erfüllen? Welche sind die Vorzüge, welche die Nachteile der jeweiligen Organisation?

Um diese Fragen zu beantworten, habe ich Interviews mit fünf Betriebsratsmitgliedern bei Lieferando geführt und mit einem ehemaligen Betriebsratsmitglied bei einem Vorgängerunternehmen von Lieferando. Die Interviews habe ich systematisch mithilfe der qualitativen Inhaltsanalyse ausgewertet. Den theoretischen Rahmen der Analyse stellt die Mobilisierungstheorie nach John Kelly (1998) dar. Sie fragt, wie Individuen zu kollektiven Akteuren werden, die sich für ihre ge-

---

2 Das LWC stellt zwar keine Gewerkschaft im eigentlichen Sinne dar. Wenn in diesem Buch von gewerkschaftlicher Arbeit, interessenpolitischer Organisierung und dergleichen die Rede ist, sind das LWC und andere Kollektive aber stets einbezogen.

meinsamen Interessen einsetzen. Da auch meine Forschungsfragen auf der Ebene der Subjekte liegen – ich untersuche, warum Menschen mobilisiert werden –, bietet sich die Mobilisierungstheorie besonders an.

Dieses Buch gliedert sich in sieben Kapitel. In Kapitel 2 findet eine theoretische Einordnung des Forschungsgegenstands in die arbeitssoziologischen Debatten rund um den Plattformkapitalismus statt, wobei ein spezifischer Blick auf die Organisation von Arbeit im Plattformkapitalismus geworfen wird (Kapitel 2.2). Daran anschließend werden die spezifischen Herausforderungen für Gewerkschaften in diesem Produktionsmodell thematisiert (Kapitel 2.3). Im darauf folgenden Kapitel, der Fallbeschreibung, wird zunächst das Unternehmen Lieferando genauer vorgestellt (Kapitel 3.1), daraufhin werden die bisherigen Arbeitskämpfe in der Branche nachgezeichnet und die Akteure benannt, die darin bisher relevant waren (Kapitel 3.2).

Wie bereits erklärt, stellt die Mobilisierungstheorie nach Kelly den theoretischen Rahmen dar. Dieser wird in Kapitel 4 vorgestellt. Ein besonderes Augenmerk liegt dabei auf Kellys Modell von Phasen der Mobilisierung. In Kapitel 5 wird das Forschungsdesign erläutert und reflektiert. Dazu wird in Kapitel 5.1 der Forschungsprozess, insbesondere die Kontaktaufnahme zu den Interviewpartner:innen, thematisch. Zudem werden die interviewten Betriebsrät:innen in aller Kürze vorgestellt. Kapitel 5.2 widmet sich der Erhebungsmethode, dem leitfadensbasierten Interview – dieses bietet sich an, weil es sowohl die nötige Struktur als auch die nötige Freiheit bietet. Anschließend wird das Auswertungsverfahren, die qualitative Inhaltsanalyse nach Philipp Mayring (2010), dargestellt (Kapitel 5.3).

Kapitel 6 enthält die Ergebnisse der Interviews. Anschließend an die Fabrikarbeiterinnenstudie „Eines ist zuwenig – beides ist zuviel“ von Regina Becker-Schmidt, Gudrun-Axeli Knapp und Beate Schmidt (1985), habe ich mich im Auswertungsteil dazu entschieden, die Interviewpartner:innen zu großen Teilen selbst zu Wort kommen zu lassen. Das siebte und letzte Kapitel fasst die Forschungsergebnisse zusammen und gibt Antwort auf die oben formulierten Fragen.

Vorab weise ich auf die aktuelle Forschungslage hin. Die wichtigsten Forschungen zur plattformbasierten Lieferbranche, die in den letzten

Jahren entstanden sind, stelle ich im Folgenden in der gebotenen Kürze vor.

## 1.1 Aktuelle Forschungslage

Die schlechten Arbeitsbedingungen wie auch die Herausforderungen für Gewerkschaften in der plattformbasierten Lieferbranche sind gut erforscht. Die Arbeitskämpfe sind ebenso viel untersucht worden, insbesondere in Folge der wilden Streiks bei Gorillas. Besonderes Augenmerk wurde dabei in vielen Fällen auf die alternativen Organisationsformen gelegt.

Verdient gemacht haben sich insbesondere Heiner Heiland und Simon Schaupp (2020). Die beiden haben zwei mehrmonatige ethnographische Studien durchgeführt, inklusive 46 qualitativer Interviews mit verschiedenen Beschäftigten der digitalen Lieferbranche und einer quantitativen Online-Befragung von Kurier:innen. Dabei gelangen die Autoren zu der These, dass die Digitalisierung nicht allein die Kontrolle und Atomisierung der Arbeitenden verschärft, sondern von ihnen auch zur Schaffung einer Kultur der Solidarität und für aktiven Widerstand genutzt werden kann.

Arianna Tassinari und Vincenzo Maccarrone (2020) vergleichen in ihrem Aufsatz „Riders on the storm“ zwei qualitative Fallstudien über Rider in Turin und London. Beide erforschten die ersten Proteste von Fahrer:innen im jeweiligen Land. Die Analyse zeigt, dass das Entstehen aktiver Solidarität mit den inhärenten Widersprüchen des kapitalistischen Arbeitsprozesses zusammenhängt. Der Artikel betont dabei die zentrale Bedeutung der Handlungspraktiken der Arbeiter:innen für die Überwindung von Hindernissen für Solidarität und kollektives Handeln. Zudem kommt der Artikel zu dem Ergebnis, dass es vielfältige Formen gibt, Solidarität in feindseligen Arbeitskontexten zum Ausdruck zu bringen.

Robin de Greef untersucht in seinem Buch „Arbeitskämpfe bei Essenslieferdiensten in der Gig-Economy: Das Beispiel Berlin“ (2020) den Arbeitsalltag und die Arbeitskämpfe bei den Lieferdiensten in Berlin. Durch Interviews kommt dabei die Perspektive der Rider selbst beson-

ders zur Geltung. Er konzentriert sich insbesondere auf die FAU-Kampagne „#deliverunion“.

Im Beitrag „Dynamiken autonomer Arbeitskonflikte im digitalen Kapitalismus: Der Fall ‚Gorillas‘“ untersuchen Janis Ewen, Heiner Heiland und Martin Seeliger (2022) am Beispiel des Lieferdienstes Gorillas Möglichkeiten und Grenzen der Regulierung der Kurierarbeit. Durch die Rekonstruktion der Konfliktodynamik zeigen die Autor:innen, wie einige der Rider sich zu einem autonomen Kollektiv zusammenschließen und sich sowohl von den traditionellen Akteuren sozialpartnerschaftlicher Arbeitsbeziehungen distanzieren als auch pragmatisch deren Unterstützung in Anspruch nehmen.

Auch Kristin Jesnes, Denis Neumann, Vera Trappmann und Pauline de Becdelièvre (2021) untersuchen in ihrem Aufsatz „The role of worker collectives among app-based food delivery couriers in France, Germany and Norway: All the same or different?“ die Rolle der basisdemokratischen Kollektive in den verschiedenen Ländern. Sie kommen zu dem Schluss, dass die Fahrer:innen in Deutschland perspektivisch eher den klassischen Weg der industriellen Beziehungen gehen, das heißt sich in den DGB-Gewerkschaften organisieren werden.

Bei den genannten Studien handelt es sich, trotz der verschiedenen theoretischen Schwerpunkte, die sie setzen, wesentlich um Momentaufnahmen eines sich schnell entwickelnden Felds. In einer Branche, die so jung ist und sich so rasant verändert, ist es wichtig, regelmäßig Bestandsaufnahmen vorzunehmen. So lässt sich die Entwicklung der Arbeitskämpfe nachvollziehen. Sollte ein Tarifvertrag bei Lieferando erstritten werden, würde sich der Rahmen für weitere Auseinandersetzungen grundlegend ändern – umso wertvoller wäre dann eine Momentaufnahme aus der Zeit, als die Tarifaufinandersetzungen begannen. Genau das ist dieses Buch. Hinzu kommt, dass die derzeitige Situation bei Lieferando noch in anderer Hinsicht neu ist: Inzwischen haben sich die Betriebsräte verfestigt. Ihre Arbeit und ihre Bedeutung für die Organisation der Rider wurden noch nicht untersucht. Diese Forschungslücke schließt dieses Buch, indem es die Betriebsratsarbeit bei Lieferando systematisch anhand von Interviews mit Betriebsrät:innen erforscht.

