



Wenn der Pizzalieferant nicht klingelt

Lucas Rudolph* zum wilden Streik der Uber-Eats-Rider im Januar

In: *express* 4/2025

Seit fast zehn Jahren wird um die Arbeitsbedingungen in der Lieferbranche gekämpft. Galten die Fahrradkurier:innen mit den bunten Rucksäcken anfangs als »unorganisierbar«, zeigten basisdemokratische Kollektive und die FAU, später auch die NGG, vor allem: die Fahrer:innen selbst, dass sie sich sehr wohl organisieren können. In den letzten Jahren ist es wieder ruhiger um die Rider geworden, nicht zuletzt, weil beim deutschen Marktführer Lieferando reguläre Arbeitsverhältnisse durchgesetzt wurden und Betriebsräte die Interessen ihrer Kolleg:innen vertreten. Die Arbeitsbedingungen bleiben aber in der gesamten Branche umkämpft. Ende Januar organisierten die Rider von Uber Eats – die mit den grünen Rucksäcken – einen wilden Streik in Berlin.

Wer am 27. und 28. Januar in Berlin beim Lieferdienst Uber Eats bestellte, musste deutlich länger als gewohnt warten oder selbst den Weg zum Restaurant bestreiten. Rund 700 Fahrradkurier:innen beteiligten sich an einem selbstorganisierten wilden Streik. Sie sprachen sich ab, keine Aufträge auszuführen, und legten so den Lieferdienst zeitweise lahm.¹

Die Rider, so nennen sie sich selbst, hatten allen Grund sich zu wehren. Ihre Aufträge nehmen sie über eine App an, die sowohl die Lieferungen koordiniert als auch das Entgelt berechnet. Gezahlt wird pro Lieferung, nach einem System, das unter anderem den Bestellwert und die Fahrdistanz berücksichtigt. Während die Fahrer:innen auf die nächste Bestellung warten, verdienen sie nichts. Es ist schwer, mit dem Lohn über die Runden zu kommen. Ein Gutteil der Berliner Uber-Eats-Rider sind Student:innen aus Südasien, die unter den hohen Mieten, steigenden Lebensmittelpreisen und teils hohen Studiengebühren leiden.

Im November letzten Jahres reduzierte Uber Eats die Vergütung drastisch – um bis zu ein Drittel pro Fahrt. Dagegen protestierten die Fahrer:innen im Januar mit ihrem wilden Streik.

Am Streik beteiligte sich Vikram, der eigentlich anders heißt.² Seit August 2024 fuhr er als Fahrradkurier Essen für Uber Eats aus. Er erzählt im Gespräch mit dem *express*, dass er acht bis neun Stunden täglich auf dem Rad saß, manchmal sieben Tage in der Woche. Ob Regen, Schnee oder eiskalter Wind – er fuhr quer durch Berlin. Vikram war nicht bei Uber Eats angestellt. Denn das Unternehmen beschäftigt überhaupt keine Fahrer:innen. Es arbeitet mit sogenannten »Flottenpartnern« zusammen, die die Kurier:innen an Uber Eats ausleihen.

Die meisten, die für Uber Eats Rad fahren, sind formal selbstständig; sie melden ein Gewerbe an und unterschreiben einen Dienstvertrag mit einem Flottenpartner. Für sie werden keine Beiträge zur Sozialversicherung gezahlt, sie müssen ihre Krankenversicherung selbst tragen, und wenn sie krank sind, verdienen sie nichts. Sie sind aber ausschließlich für Uber Eats unterwegs und werden angehalten, jede Bestellung anzunehmen. Darum liegt der Verdacht nahe, dass es sich um Scheinselbstständigkeit handelt.³

¹ Gerechte Arbeit für Migrant:innen, Instagram, @gerechtearbeit.

² Name von der Redaktion geändert.

³ Christian Lelek: Uber Eats. Mindestlohnbetrug und Scheinselbstständigkeit. ND, 25. August 2024.

Bei Vikram war es anders. Er gehört zu den wenigen Kurier:innen von Uber Eats, die bei einem Flottenpartner beschäftigt waren, mit einem Arbeitsvertrag. Diesen nennt er aber eine »Attrappe«. Unter anderem sei ein Stundenlohn vereinbart gewesen – bezahlt wurde Vikram nach eigenen Angaben aber nach dem Vergütungssystem von Uber Eats, also pro Lieferung. Er habe deshalb weniger als den vereinbarten Stundenlohn erhalten. Wenn er krank war, sei sein Lohn auch nicht weitergezahlt worden. Von seinen Bruttoeinkünften musste Vikram, so erzählt er, 30 Prozent Kommission an den Flottenpartner abgeben. Zudem habe er einmalig 600 Euro zahlen müssen, um in die Flotte aufgenommen zu werden. Abzüglich der Krankenversicherung und weiterer Kosten habe Vikram netto zwischen 1.000 und 1.200 Euro monatlich verdient – trotz acht bis neun Stunden täglicher Arbeitszeit. Wie ihm gehe es vielen Fahrer:innen, meint Vikram. Das wirft die Frage auf: Verstoßen die Flottenpartner von Uber Eats gegen das Mindestlohngesetz?

Als Uber Eats im November 2024 die Vergütung für die Fahrer:innen reduzierte, sanken Vikrams Einkünfte deutlich. Rund 250 Euro habe er netto weniger verdient, erzählt er. Weil er von nicht einmal 1.000 Euro monatlich nicht leben kann, habe er sich am wilden Streik beteiligt.

Einen Erfolg feierten die Kurier:innen am ersten Streiktag, dem 27. Januar. Am Abend musste Uber Eats die hungrigen Berliner:innen informieren, dass es zu starken Verzögerungen bei der Lieferung kommt. Einige Restaurants sollen keine Bestellungen von Uber Eats mehr angenommen haben, weil niemand kam, um das Essen abzuholen. Die Fahrer:innen setzten ihren Streik noch bis zum nächsten Nachmittag fort. Dann nahmen sie ihre Arbeit gemeinsam wieder auf. Viele von ihnen sind auf jeden Euro angewiesen, den sie verdienen. Und mehrere Flottenpartner sollen Kurier:innen, die sich am wilden Streik beteiligten, mit Entlassung gedroht haben.

In Vikrams Fall blieb es nicht bei der Drohung. Noch während des Streiks erhielt er von seinem Flottenpartner die Nachricht, dass er fristlos gekündigt sei. Wie Vikram soll es rund 20 Fahrer:innen ergangen sein, die wegen der Beteiligung am wilden Streik entlassen wurden. Bei jenen, die formal Selbstständige waren, brauchte es dafür nicht einmal eine Kündigung – sie konnten einfach über die App keine Aufträge mehr annehmen.

Erfolgreich war der wilde Streik im Januar nicht. Das neue Vergütungssystem von Uber Eats ist weiterhin in Kraft. Dennoch haben die Fahrer:innen gezeigt: Sie sind willens und in der Lage, sich zu organisieren. Sie haben sich zusammengeschlossen als Uber-Eats-Rider, die dieselben Jacken und Rucksäcke tragen. Es ist ihnen gelungen, sich über die Grenzen von Sprache und Herkunft hinweg zu organisieren. Südasiatische Student:innen und rumänische Arbeitsmigrant:innen haben gemeinsam gestreikt. Darin liegt auch für Vikram die eigentliche Bedeutung des wilden Streiks.

Die Rider organisierten sich über Messengerdienste. Auf digitale Kanäle zu setzen ist verbreitet in der Lieferbranche, in der eine der größten Hürden gewerkschaftlicher Organisation darin besteht, dass die Kolleg:innen kaum Kontakt zueinander haben.⁴ Unterstützt wurden die Fahrer:innen vom Lieferando Workers Collective. Das basisdemokratische Kollektiv gewann Ende März mit fast 80 Prozent der Stimmen die Wahl zum Berliner Betriebsrat von Lieferando. Nach eigenen Angaben unterstützt es Rider über Unternehmensgrenzen hinweg.⁵

Bemerkenswert ist, dass sich die Fahrer:innen organisiert haben trotz ihrer Vereinzelung durch verschiedene Subunternehmen. Denn das Flottenpartner-System entkoppelt die Kurier:innen voneinander. Sie können keinen Betriebsrat gründen und ihre gewerkschaftliche Vertretung wird erschwert. Darüber hinaus bietet das Flottenpartner-System den Lieferunternehmen die Möglichkeit, die Verantwortung für die Arbeitsbedingungen der Kurier:innen von sich wegzuschieben.

Zukünftig droht das Flottenpartner-System zum Standard in der Branche zu werden. Das Lieferunternehmen Wolt setzt bereits zum Teil auf Flottenpartner. Beim deutschen Marktfüh-

⁴ Stephanie Albicker: Gewerkschaften im Plattformkapitalismus. Arbeitskämpfe und gewerkschaftliche Organisation in der Lieferbranche. *Nomos* 2023. S. 79-81.

⁵ Lieferando Workers Collective (LWC) Berlin, Instagram, @lwc_berlin.

rer Lieferando sind die Fahrer:innen bislang direkt angestellt und vielerorts gibt es Betriebsräte – beides ist Ergebnis jahrelanger Auseinandersetzungen.⁶

Doch im März berichtete der *RBB*, dass sich die Lieferando-Kuriere in Berlin-Spandau nicht mehr in ihre App einloggen konnten. Das Unternehmen setzt dort nun auch auf Flottenpartner. Die Furcht geht um, dass Lieferando diese Praxis ausweiten könnte. Das österreichische Schwesterunternehmen kündigte bereits die Verträge mit fast 1.000 Kurier:innen und setzt nun flächendeckend auf Flottenpartner.⁷

Auf den bisherigen Erfolgen im Liefersektor können sich die Beschäftigten und die Gewerkschaften sicher nicht ausruhen. Während die NGG seit rund zwei Jahren versucht, Lieferando dazu zu bringen, über einen Tarifvertrag zu verhandeln, werden die bereits erkämpften Rechte in Frage gestellt.

Viel wird davon abhängen, wie die EU-Plattformrichtlinie umgesetzt wird, die im Herbst 2024 beschlossen wurde. Sie soll unter anderem Scheinselbstständigkeit in der Plattformarbeit bekämpfen.⁸ Die Bundesregierung hat noch bis Ende 2026 Zeit, die EU-Richtlinie in nationales Recht zu gießen. Was dabei herauskommt, ist derzeit offen.

express im Netz und Bezug unter: www.express-afp.info
Email: express-afp@online.de

express / AFP e.V., Niddastraße 64, VH, 4. OG, 60329 Frankfurt a.M.

Bankverbindung für Spenden und Zahlungen:
AFP, Sparda-Bank Hessen eG, IBAN: DE28 5009 0500 0003 9500 37, BIC: GENODEF1S12

⁶ Stephanie Albicker: Gewerkschaften im Plattformkapitalismus. S. 32-37.

⁷ Fabian Grieger, Jan Wiese, Sophie Goldau: Lieferando-Kuriere befürchten massive Einschnitte, *RBB-Abendschau*, 24. März 2025.

⁸ Europäischer Rat / Rat der Europäischen Union: EU-Vorschriften zur Plattformarbeit, <http://www.consilium.europa.eu/de/policies/platform-work-eu/>.