

Das in anderen Ländern bereits länger verbreitete System, sich Essen bis an die Haustür liefern zu lassen, setzt sich im Moment auch in Westeuropa flächendeckend durch. Früher waren es Webseiten, die solche Bestellungen koordiniert haben, neue Firmen wie Foodora und Deliveroo leben sogar ausschließlich von der Essenzustellung. Das klingt alles bequem und angenehm - solange man die Arbeitsbedingungen der Zusteller*innen ignoriert.

Zustellservice boomen

Die Zusteller*innen von Foodora, Deliveroo und Co. sind arbeiten direkt für diese Unternehmen und holen das Essen von den Restaurants/Lokalen ab um es an Konsument*innen zu liefern. Dies ist auch in Österreich ein sehr weit verbreitetes Konzept und Zulieferservices machen große Gewinne dadurch. Um diese auch zu halten und den durchwegs positiven Börsen-Prognosen gerecht zu werden, sparen die Zulieferer bei denen die das Konzept letztlich durchführen - den Zulieferer*innen selbst. Diese sind bei jeder Wetterlage unterwegs - bei Foodora sogar lediglich mit dem Fahrrad, bei anderen Unternehmen mit dem Auto - und arbeiten unter prekären Verhältnissen. Der STANDARD berichtete, dass viele von ihnen als „freie Dienstnehmer*innen“ arbeiten, also von den Firmen leistungsabhängig bezahlt und nicht versichert werden. In den Zeiträumen zwischen den Lieferungen gibt es keine Orte an denen sich die Boten ausruhen und aufwärmen können, viele müssen trotz Kälte im Freien, in Stiegenhäusern oder bei U-Bahnabgängen warten. Auch die Bezahlung lässt zu wünschen übrig - trotz der ohnehin bereits niedrigen Löhne und der nicht vorhandenen Schlechtwetterpauschale überlegen einige Zustellservice auf einen noch niedrigeren Grundlohn umzusteigen und „Prämien“ für schnelle Lieferungen auszubezahlen. Dies würde den Druck auf die Beschäftigten wesentlich erhöhen und die Konkurrenz untereinander verstärken.

Sharing Economy

Foodora bietet nach eigenen Angaben mehrere Beschäftigungsmodelle, bei einem davon zahlt es seinen Angestellten nur einen Fix-Lohn von vier Euro pro Stunde aus und arbeitet bereits mit einem fragwürdigen Prämiensystem, in dem es für jede Lieferung zwei Euro zusätzlich gibt. Das alles läuft unter dem Konzept der Sharing Economy, was bedeutet, dass die einzelnen Angestellten angeblich „mitprofitieren“ sollen und als eigene Mikrounternehmer*innen betrachtet werden. Was durch Schlagwörter wie Teilhabe und Erneuerung positiv klingt, läuft vor allem auf arbeitsrechtlich sehr fragwürdige Zustände hinaus; die Angestellten fallen größtenteils in die Kategorie der neuen Selbstständigen. Den Zusteller*innen die eine Fixanstellung haben, werden auch nur 7,30 pro Stunde ausgezahlt und zusätzlich müssen alle Mitarbeiter*innen ihr eigenes Fahrrad und Smartphone verwenden, auch wenn diese Gegenstände für den Dienst unabdingbar sind. Da bei den

neueren Lieferservices außerdem keine Möglichkeit der Barzahlung besteht, können die Zusteller*innen häufig nicht einmal mit einem Trinkgeld rechnen.

Wenn es schlecht läuft und wenige Bestellungen eingehen, erhalten viele Angestellte also lediglich vier Euro die Stunde, mit welchen sie die Erhaltung von Smartphone und Fahrrad auch selbst finanzieren müssen. Gerade das Fahrrad weist häufig rasch Abnutzungserscheinungen auf, da die Fahrradboten*innen im Monat bis zu 1.200 Kilometer zurücklegen. Um jeder Zeit auf den*die nächste Fahrer*in zugreifen zu können, überwacht das Unternehmen seine Mitarbeiter*innen per GPS und wendet sich immer direkt an den*die nächste*n Boten*in. Dieses System und etliche WhatsApp-Gruppen sind die einzige Art auf die das Unternehmen regelmäßig mit seinen Mitarbeiter*innen kommuniziert und auch die Kolleg*innen kennen sich meist untereinander höchstens durch eine Telefonnummer, wodurch ein gemeinsamer Austausch über prekäre Arbeitsbedingungen erschwert ist.

Kontrolle und Konkurrenz

Gerade der Aspekt der permanenten Kontrolle durch die Verbindung über eigene Apps, beispielsweise für Foodora -Zusteller*innen, ist eine Belastung für die Beschäftigten. Das Konzept der Share Economy, das vorgibt allen einen fairen Anteil am Gewinn zu ermöglichen, wird oft zu einem harten Konkurrenzkampf, gerade wenn die Systeme festhalten wie schnell Fahrer*innen bei den Kund*innen sind. Die schnelle Zulieferung kann dann einerseits zu mehr Geld führen, inkludiert aber andererseits auch ein größeres Verletzungsrisiko im Straßenverkehr. Außerdem werden bei Foodora schnellere Fahrer*innen häufig auf längere Strecken geschickt was bedeutet, dass die Zusteller*innen letztlich weniger Geld erhalten, da sie weniger Zustellungen mit längeren Strecken machen und pro Zustellung eine Pauschale bekommen. Sind Fahrer*innen langsamer erhalten sie weniger Aufträge. So oder so steigen sie also letztlich schlecht aus und es profitiert ausschließlich das Unternehmen.

Die meisten Unternehmen, die im Zustellservice den Begriff der „Sharing Economy“ bemühen haben also einfach neue Namen für alte Konzepte der besonders prekären Anstellung gefunden. Sie machen ihren Profit weiter mit der Arbeit ihrer Angestellten, die aber fast sämtliche Risiken des Betriebs selbst tragen müssen.