

Leiten Lieferplattformen das Ende klassischer gewerkschaftlicher Klassenpolitik ein?

Benjamin Herr

Unter Plattformarbeit wird die Vermittlung, Strukturierung und Steuerung von Arbeitsverhältnissen durch Arbeitsplattformen (labour platforms) verstanden. Arbeitsplattformen agieren als Intermediäre, die Arbeitskraft entsprechenden Endnutzer*innen vermitteln und dabei eine Rente erwirtschaften. In welchem Grade Arbeitsplattformen tatsächlich als bloße Intermediäre, also Marktplätze, agieren, ist Gegenstand politischer Debatten. Auf der einen Seite vermarkten sich Arbeitsplattformen als bloße Marktplätze, auf der anderen Seite wiederum zeigt die empirische Forschung, dass Arbeitsplattformen weitreichende Steuerungs- und Kontrollfunktionen innehaben. Diese reichen von der Einteilung der Arbeitszeit, über die Kontrolle der Arbeitsleistung bis hin zur Entgeltgestaltung. Aus einer räumlichen Perspektive konstituieren Arbeitsplattformen virtuelle Betriebszusammenhänge, da Arbeitskraft weitgehend über virtuelle Koordinationsmodi, beispielsweise über Apps, vermittelt, gesteuert und kontrolliert wird.

Plattformarbeit kann grob in zwei Bereiche unterteilt werden, nämlich in ortsunabhängige und in ortsabhängige Plattformarbeit. Ortsunabhängige Plattformarbeit umfasst alle Tätigkeiten, die an keinem konkreten Ort stattfinden müssen. Hierunter fallen Arbeitstätigkeiten, die gemeinhin mit „Wissensarbeit“ gefasst werden, also beispielsweise Softwareentwicklung, Kreativarbeit oder Back-Office Tätigkeiten. Dieser Bereich ist von der ortsabhängigen Plattformarbeit zu unterscheiden, die den Fokus für den vorliegenden Text ausmacht. Unter ortsabhängiger Plattformarbeit werden die Tätigkeiten verstanden, die an einem konkreten Ort ausgeführt werden müssen. Hierbei hatte die bisherige empirische Forschung vor allem die Bereiche der Lieferdienste und des Personentransports im Fokus (Rosenblat 2018; Veen et al. 2020), während Plattformarbeit in der nicht-öffentlichen Sphäre, beispielsweise im Bereich der Reinigung oder der Pflege, weitgehend eine empirische Nische darstellt (Ticona et al. 2018; siehe den Beitrag von Anke Strüver in diesem Heft).

Der vorliegende Beitrag beschäftigt sich mit Lieferplattformen und fragt, welche Schlüsse sich für gewerkschaftliche Klassenpolitik ziehen lassen. Unter gewerkschaftlicher Klassenpolitik wird in Anlehnung an Steinert (2010) die strategische und praktische Ausrichtung verstanden, die Gewerkschaften in politischen Auseinandersetzungen um die Reproduktionsbedingungen zwischen Kapital und Arbeit einnehmen. Um diese Frage zu erörtern strukturiert sich der Beitrag wie folgt: Zuerst werden Lieferplattformen entlang der algorithmischen Steuerung von Arbeitskraft, dem geringen Kapitaleinsatz und ihren Herausforderungen für die betriebliche Regulierung von Arbeitsverhältnissen beschrieben. Daran anknüpfend wird dafür plädiert, Lieferplattformen als Produkte einer finanzmarktkapitalistischen Zuspitzung zu verstehen. Abschließend fragt der Beitrag, ob und wenn ja, in welcher Weise das eine klassische gewerkschaftliche Klassenpolitik an ihr (argumentatives) Ende bringt.

Algorithmische Steuerung und betriebliche Regulierung

Algorithmen sind in Bezug auf die Steuerung der Arbeitsleistung sowie die Arbeitszeitplanung bei den Lieferplattformen von herausragender Bedeutung für das Management und beeinflussen die Arbeitsbedingungen der Fahrer*innen. Grundlegend versteht man unter Algorithmen, dass entlang von vordefinierten Regeln Dateninputs strukturiert bearbeitet werden, um einen entsprechenden Datenoutput zu generieren (Kitchin 2017). Im Falle der Lieferplattformen lässt sich das an der GPS-Ortung der Fahrer*innen festmachen: Während des Dienstes müssen die Fahrer*innen ihr GPS-Signal aktiviert haben, damit sie für die App der Lieferplattform lokalisierbar sind. Dadurch können erst die Softwarealgorithmen den entsprechenden Standort der Fahrer*innen mit eingehenden Bestellungen abgleichen und (Folge-)Aufträge zuordnen. Durch das aktivierte GPS-Signal erzeugen die Fahrer*innen aber auch feinkörnige Zeit- und Bewegungsstudien, aus denen die Lieferplattformen sogenannte *performance reviews* generieren. Diese Performance-Reviews umfassen Aspekte wie die durchschnittliche Geschwindigkeit, die gearbeiteten Wochenend- und Abenddienste oder die Zeit, die man für eine Bestellung durchschnittlich braucht (Veen et al. 2020). Bei Lieferplattformen wird die Nutzung von Algorithmen zudem verknüpft mit atypischen Beschäftigungsverhältnissen. Wenn es fixe Dienstverträge gibt, sind die in der Regel befristet und mit einer großzügigen Probezeit versehen; in den meisten Fällen arbeiten die Lieferant*innen aber ohnehin als (quasi-)Selbstständige.

Ein anderer Punkt betrifft die Regulierung von Arbeitsbedingungen auf einer betrieblichen Ebene. Da der Betrieb die konkrete politische Arena ist, in der eine Vielzahl von Arbeitsbedingungen ausgehandelt wird (Trinczek 2018), berührt der ephemere Charakter (Woodcock/Graham 2020) der Arbeitsorganisation auf Arbeitsplattformen die Art und Weise, in der sich die Fahrer*innen in diese Arena einbringen können. Unter ephemere wird verstanden, dass Arbeitsplattformen nur einen geringen Aufwand für fixes Kapital leisten und dadurch Märkte auch relativ schnell wieder verlassen können. Diese Möglichkeit von Lieferplattformen, ihre Geschäftstätigkeit auch kurzfristig einzustellen, ermöglicht es ihnen, eben auch auf Organisationsprozesse zu reagieren (die Märkte potenziell kostenintensiver machen). Beispielsweise führte die gewerkschaftliche Organisation von Fahrer*innen der Lieferplattform Foodora in Kanada dazu, dass sich Foodora aus dem Markt zurückzog (Keane 2020).

Da betriebliche Regulierung von Arbeitsverhältnissen mit einer entsprechenden Machtkonzentration aufseiten der Lohnabhängigen korrespondiert, ist die Vereinzelung der Fahrer*innen im Falle von Lieferplattformen ein Aspekt, der diese betriebliche Regulierung erschwert. Die räumliche Nähe von Lohnabhängigen eines Betriebes führt zwar nicht zwingend zu einer geteilten Kollektivität, die einen Ausgangspunkt für Beschäftigtenmacht darstellt, ist aber eine bedeutende Vorbedingung dafür (Morgan/Pulignano 2020). Folglich ist die räumliche Vereinzelung von Beschäftigten in ihrer isolierenden Wirkung nachteilig (Johnston/Land-Kazlauskas 2018). Lieferplattformen haben das erkannt und intensivieren diese Vereinzelung, beispielsweise dadurch, dass vormalige Sozialräume geschlossen werden (Herr 2017).

Kosten sparen

Algorithmische Steuerung von Arbeitskraft, der ephemere Charakter sowie die vereinzelnden Arbeitsprozesse sind konstitutive Bestandteile des Geschäftsmodells von Arbeitsplattformen. Srnicek (2016) typisiert Arbeitsplattformen als *lean*, weil versucht wird, möglichst wenig Investitionen für fixes Kapital aufzuwenden. Blickt man auf die Arbeitsrealität bei den Lieferplattformen, so trifft das weitgehend zu: Selten werden den Beschäftigten die Fahrräder, Telefone oder mobilen Daten gratis zur Verfügung gestellt. Der österreichische Lieferdienst *Mjam* beispielsweise hat zur Voraussetzung, dass die Lieferant*innen das eigene Fahrrad für die Arbeitsleistung gratis zur Verfügung stellen – oder es sich von einem Partnerunternehmen leasen. Dadurch werden Kosten eingespart, und diese Ausrichtung auf eine konsequente Kostenersparnis definiert die Logik von Plattformunternehmen generell und jene in der lokalen Plattformarbeit respektive bei Lieferplattformen im Speziellen. Ein Algorithmus steuert und koordiniert die Massen an Lieferant*innen schlichtweg deshalb, weil es die – durch den Einsatz von Technik ermöglichte – kostengünstigste Variante ist, ein Maximum an variablem Kapital in Wert zu setzen. Ebenso muss die weite bzw. flächendeckende Verbreitung atypischer Beschäftigungsverhältnisse (von befristeten Dienstverträgen bis hin zu einer quasi-Selbstständigkeit) im Rahmen dieser Logik gesehen werden, und auch der weitverbreitete Stücklohn erspart den Eigentümer*innen der Plattformen Risiken, die sich aus einer potenziell schwankenden Nachfrage nach der Dienstleistung ergeben.

Hierfür bietet die Idee sinkender Profitraten und die daraus resultierende Suche des Risikokapitals nach profitableren Zweigen einen geeigneten Rahmen, um die Existenz von Plattformen angemessen zu verstehen. Benanavs (2021) Kritik am gegenwärtigen Automatisierungsdiskurs stellt die aktuellste Variante dieser auf Robert Brenner zurückgehenden Argumentation dar. Grundlegende Ausgangspunkte sind für Benanav in aller Kürze die anhaltend schwächelnde globale Nachfrage nach Arbeitskraft und die beobachtbaren Konjunkturerholungen mit immer geringerem Beschäftigungsaufbau. Dahinter liegt ein seit den 1970er Jahren sich abzeichnendes gedrosseltes Outputwachstum vor allem im industriellen Bereich, was zu vorfindbaren Deindustrialisierungsprozessen führt. Da der industrielle Sektor der zentrale Jobmotor ist, der auch durch einen wachsenden Dienstleistungssektor nicht ersetzt wurde, ist hier der Schlüssel für die sinkende Nachfrage nach Arbeitskraft zu suchen – und nicht in der Automatisierung von Arbeitsprozessen.

Für das Argument dieses Textes ist in diesem Zusammenhang relevant, dass der dargestellte Prozess begleitet ist von sinkenden Profitraten (ähnlich argumentiert auch Srnicek 2016) und Kapital sich zunehmend (insbesondere nach der Finanzkrise 2008/9) andere, vermeintlich profitträchtigere Wege sucht wie zum Beispiel den Immobiliensektor oder eben Arbeitsplattformen. Arbeitsplattformen finanzieren sich vielfach über Risikokapitalgeber*innen, die sich zukünftige Monopolprofite erhoffen. Die Idee dahinter ist, in einem Markt einen Punkt zu erreichen, an dem es keine konkurrierende Plattform mehr gibt. Beobachtet man die Entwicklungen in den letzten Jahren, zeigen sich diese Tendenzen hin zu Duo- bis Oligopolen: Wo in einer Stadt mehrere Lieferplattformen zugange waren, dünnte der Konkurrenzkampf den Markt aus. Entweder die Konkurrenz wurde aufgekauft oder verließ den Markt, sodass meistens nur mehr

zwei Lieferplattformen übrigblieben. Aus der dargestellten Dynamik erklärt sich auch, warum der ephemere Charakter von Plattformen so attraktiv für Investor*innen ist: Diese sind ausgerichtet auf ein Maximum an potenziellem Profit mit einem Minimum an Aufwand für fixes Kapital. Es macht aus dieser Logik auch Sinn, dass Lieferplattformen meistens so *lean* sind – und die im Diskurs kritisierten atypischen Arbeitsbedingungen mit ihrer Auslagerung von Kosten und Risiken auf die Fahrer*innen können ebenso aus dieser Verlaufslogik interpretiert werden.

Ende gewerkschaftlicher Klassenpolitik?

Angesichts dieser Lage stellt sich die Frage, was Gewerkschaften in diesem Feld zukünftig bewirken können. Vorweg, seit dem Bestehen von Arbeitsplattformen lassen sich zahlreiche Formen betrieblichen Ungehorsams finden (Joyce et al. 2020). Auch die Regulierung von Arbeitsverhältnissen wird im Bereich der ortsgebundenen Plattformarbeit, die einem einheitlichen Regulierungsrahmen unterliegt, als Chance gesehen (Johnston 2020). So waren etwa die Lieferplattformen *Lieferando* und *Mjam* maßgeblich in die Verhandlungen des 2020 in Österreich in Kraft getretenen Kollektivvertrags für Fahrradbot*innen eingebunden und wenden diesen für die entsprechenden Teile ihrer Belegschaft auch an. Ebenso zeigen Erfahrungen aus Großbritannien, dass die Belegschaft von Lieferplattformen auch branchenübergreifende Arbeitskämpfe führen kann: Während des sogenannten *Fast Food Shutdowns* in Großbritannien am 15. Oktober 2018 solidarisierten sich Fahrer*innen von *Uber Eats* und anderen Lieferplattformen mit den Forderungen von Beschäftigten im Fast Food Bereich. Dieser Aktionstag markierte zudem eine Zusammenarbeit zwischen dem britischen Gewerkschaftsbund und unabhängigen Gewerkschaften. Markant war dabei nicht nur die regional übergreifende Aktion, sondern dass hier ein wesentlicher Fokus auf die Selbstorganisation von Fahrer*innen gelegt wurde (Cant/Woodcock 2020). Dass selbstorganisierte Projekte auch in klassischen Gewerkschaftsstrukturen funktionieren, zeigt die Kampagne *Liefere am Limit* in Deutschland, die selbstorganisiert begann, Fahrer*innen aus ihrer Vereinzelung zu holen und innerhalb des Standortes – aber auch Standorte miteinander – zu vernetzen. Heute ist *Liefere am Limit* ein Projekt der Gewerkschaft Nahrung-Gaststätten-Genuss (NGG). Ebenso finden wir in Wien mit dem *Riders Collective* eine selbstorganisierte Form von Fahrer*innen, die an die Dienstleistungsgewerkschaft *vida* angebunden sind und von ihr finanziert werden.

Diese Beispiele zeigen, dass Gewerkschaften bisher Wege fanden, eine betriebliche Regulierung von Arbeitsverhältnissen durch die Stärkung von Organisationsmacht der Fahrer*innen voranzutreiben. Gleichzeitig sind die atypischen bis prekären Arbeitsbedingungen auf Lieferplattformen notwendiges Resultat der Risikokapitaleinbettung, die auf eine systematische Kostenreduktion abzielt. Das *lean*, wie es Srnicek (2016) beschrieb, mit all seinen sozialen Folgewirkungen ist systematisch – und es ist fraglich, ob hier eine Vermittlung in Form einer klassischen gewerkschaftlichen Klassenpolitik, die auf den Interessenabgleich zwischen Kapital und Arbeit zielt, realistisch ist. Es ist folglich die politökonomische und gewerkschaftspolitisch höchst relevante Frage zu stellen, ob Arbeitsplattformen die materielle Basis zur Verfügung stellen, auf der eine

Umverteilung von Profiten von Kapital hin zu Arbeit fußen kann, wie sie eine klassische gewerkschaftliche Klassenpolitik verfolgt. Auf Basis der hier skizzierten Befunde müssen all jene, die darauf hoffen, wahrscheinlich langfristig enttäuscht werden.

Literatur

- Cant, Callum/Woodcock, Jamie (2020): Fast food shutdown: from disorganisation to action in the service sector. In: *Capital & Class* 44 (4), 513–521.
- Gandini, Alessandro (2019): Labour process theory and the gig economy. In: *Human Relations* 72 (6), 1039–1056.
- Herr, Benjamin (2017): Riding in the gig economy, https://wien.arbeiterkammer.at/service/studien/digitalerwandel/AK_Policy_Paper_Riding_in_the_Gig_Economy.html, 10.11.2021.
- Howcroft, Debra/Bergvall-Kåreborn, Birgitta (2019): A typology of crowdwork platforms. In: *Work, Employment and Society* 33 (1), 21–38.
- Johnston, Hannah (2020): Labour geographies of the platform economy: understanding collective organizing strategies in the context of digitally mediated work. In: *International Labour Review* 159 (1), 25–45.
- Johnston, Hannah/Land-Kazlauskas, Chris (2018): Organizing on-demand: representation, voice, and collective bargaining in the gig economy. *Conditions of Work and Employment Series* 94. Geneva: ILO.
- Joyce, Simon/Neumann, Denis/Trappmann, Vera/Umney, Charles (2020): A global struggle: worker protest in the platform economy. ETUI Policy Brief No. 2/2020. Brussels: ETUI.
- Keane, Jonathan (2020): After Foodora's Exit, Canadian Gig Economy Riders Say The Efforts To Unionize Will Continue, <https://www.forbes.com/sites/jonathankeane/2020/06/19/after-foodoras-exit-canadian-gig-economy-riders-say-the-efforts-to-unionize-will-continue/?sh=52935ee1774>, 10.11.2021.
- Kellogg, Katherine C./Valentine, Melissa A./Christin, Angèle (2020): Algorithms at Work: The New Contested Terrain of Control. In: *Academy of Management Annals* 14 (1), 366–410.
- Kitchin, Rob (2017): Thinking critically about and researching algorithms. In: *Information, Communication & Society* 20 (1), 14–29.
- Morgan, Glenn/Pulignano, Valeria (2020): Solidarity at work: concepts, levels and challenges. In: *Work, Employment & Society* 34 (1), 18–34.
- Moore, Phoebe (2018): *The Quantified Self in Precarity. Work, Technology and What Counts*. London and New York: Routledge.
- Rosenblat, Alex (2018): *Uberland*. Oakland, CA: University of California Press.
- Srnicek, Nick (2016): *Platform Capitalism*. Cambridge: Polity.
- Steinert, Heinz (2010): Das Prekariat: Begriffspolitik und Klassenpolitik. In: Thiem, Hans-Günter (Hg.): *Klassen im Postfordismus*. Münster: Westfälisches Dampfboot, 174–201.
- Ticona, Julia/Mateescu, Alexandra/Rosenblat, Alex (2018): Beyond Disruption. How Tech Shapes Labor Across Domestic Work & Ridehailing, <https://datasociety.net/library/beyond-disruption/>, 8.11.2021.
- Trinczek, Rainer (2018): Betriebliche Regulierung von Arbeitsbeziehungen. In: Böhle, Fritz/Voß, G. Günter/Wachtler, Günther (Hg.): *Handbuch Arbeitssoziologie*. Wiesbaden: Springer VS, 579–617.
- Veen, Alex/Barratt, Tom/Goods, Caleb (2020): Platform-Capital's „App-etite“ for Control: A Labour Process Analysis of Food-Delivery Work in Australia. In: *Work, Employment and Society* 34 (3), 388–406.
- Woodcock, Jamie/Graham, Mark (2020): *The Gig Economy: A Critical Introduction*. Cambridge: Polity.