



Reporter im Praktikum: Beim Lieferdienst

Bericht: Albrecht Radon

Sie gehören mittlerweile zum Stadtbild: Die Fahrrad-Fahrer mit ihren riesigen Rucksäcken, in denen sie Essen und Getränke transportieren. Ein moderner und flexibler Job soll das sein, verspricht Foodora – einer der größten Anbieter auf dem Markt. Das will ich genauer wissen und heuere für einen Tag an. Bevor es losgeht, treffe ich Stephan Garling. Er ist einer von vier Teamleitern in Leipzig. Ich muss mein eigenes Fahrrad mitbringen, das ist so üblich.

Reporter: Warum ist das ein guter Job für dich?

Stephan Garling: Wenn man 20 oder 30 Stunden in der Woche am Computer sitzt, dann finde ich, ist abends nochmal drei, vier Stunden Radfahren perfekt, um ein bisschen runterzukommen.

Der Chemie-Student ist seit anderthalb Jahren dabei, nebenbei promoviert er. Ich bin beeindruckt. Auch von der Warmhaltebox, die ohne Inhalt bereits vier Kilo wiegt.

Reporter: Um Gottes Willen, bei einem Verkehrsunfall dient das gleich als Airbag.

Stephan: Ist tatsächlich so. Ich bin damit mal die Treppe runtergefallen.

Reporter: Ernsthaft?

Stephan: Ja, weil nasse Treppe. Und mir ist nichts passiert. Es war schön laut.

Alle Fahrer sind angehalten, die vom Unternehmen gestellte Kleidung zu tragen. Mit Pink kann ich mich allerdings wenig anfreunden.

Kurz vor Schichtbeginn um 11.30 Uhr bringen wir uns in der Nähe der Innenstadt in Stellung. Anmeldung und Auftragsabwicklung laufen über eine spezielle App. Für Smartphone und Internetgebühren müssen die Fahrer selbst aufkommen.

Reporter: Oh, Auftrag. Ich bin aufgeregt.

Stephan: Was sagt er? 17 Minuten noch. Wir brauchen weniger. Wir können warten oder du kannst auch jetzt schon hinfahren.

Stephan begleitet meine erste Tour, damit ich nichts falsch mache. Das Prinzip: Läden ohne eigenen Lieferdienst schließen mit Foodora einen Vertrag ab – weltweit sind das etwa 10.000. Etwa genauso viele Fahrer transportieren die Bestellungen dann nach Hause.



Reporter: Und jetzt erfahre ich, wo es hin geliefert wird?

Stephan Garling: Genau. In die Oststraße.

Reporter: In die Oststraße? Ach du Schande. Boah, weißt du, wie weit das ist?

Die rund 75 Fahrer in Leipzig decken ein 24 Quadratkilometer großes Liefergebiet ab. Dafür erhalten sie neun Euro die Stunde. Als Teamleiter verdient Stephan einen Euro mehr.

Während mein inneres Navi auf Hochtouren arbeitet, muss ich parallel auf den Verkehr achten. Gar nicht so leicht. Am Ziel angekommen, rast mein Puls.

Reporter: Hallo, hier ist ihr freundlicher Essenslieferant.

Natürlich erwische ich ein Haus ohne Fahrstuhl. Und natürlich wohnt die Kundin nicht im Erdgeschoss. Das wird heute überall so sein. Alltag für meine Kollegen.

Reporter: Gut. Bin bisschen fertig, weil dritte Etage. Was soll ich sagen.

Die Kundin hat ihr Mittagessen online bezahlt, inklusive einer Liefergebühr in Höhe von 2,90 Euro, die Foodora kassiert. Trinkgeld für mich – Fehlanzeige. Ich bin ein wenig sauer, weil ich mich so beeilt habe.

Stephan Garling: Manche geben nie was, manche geben einen 5er. Aber du kannst dich wirklich nicht drauf verlassen.

Reporter: Wie ist es bei der Kundin?

Stephan Garling: Die gibt nie was.

Reporter: Die gibt nie was?

Stephan Garling: Die gibt nie was.

Viele meiner Kollegen sind Studenten. Doch es gibt auch Vollzeitfahrer mit einer 40-Stunden-Woche.

Reporter:

Neun Euro, zehn Euro die Stunde mit Trinkgeld. Acht Stunden am Tag. Sind 1.600 im Monat. Brutto. Ist aber nicht so viel Geld, wenn ich mir das mal überlege.



Stephan Garling:

Ist schon schwierig, damit zu überleben und die Wohnung zu bezahlen. Du musst auch einfach wirklich Lust drauf haben. Für den Ottonormalverbraucher ist das auf jeden Fall nichts. Das ist einfach so.

Stephan verabschiedet sich, zu meiner nächsten Bestellung fahre ich allein. Die Fahrer stehen permanent unter Druck: Nur wer viele Wochenend-Schichten fährt, nie ausfällt und mindestens zwei Aufträge pro Stunde schafft, dessen Stundenlohn erhöht sich um einen Euro. Bei Verkehrsbehinderungen ist das allerdings kaum machbar.

Reporter: Scheiße.

Diese Baustelle kostet Zeit.

Reporter: Hallo Foodora.

In einem italienischen Restaurant soll ich Pizza und Suppe abholen. Ich bin schon durchgeschwitzt – und der Tag ist noch lang. Draußen treffe ich Mandeep Singh, den Chef des Ladens. Bis zu zehn Bestellungen erhält er täglich über Foodora. Meine Kollegen müssten so einiges aushalten.

Mandeep Singh: Respekt. Wenn schlechtes Wetter ist, da denke ich, Boah. Auch mit Schnee ist Problem für die Fahrer. Es ist nicht einfach eigentlich.

Reporter: Was glauben Sie, was die Fahrer in der Stunde verdienen? Was schätzen Sie?

Mandeep Singh: Mindestens zwölf Euro.

Reporter: Zwölf Euro? Das wäre angemessen, sagen Sie?

Mandeep Singh: Ja, ungefähr.

Reporter: Es sind neun Euro.

Mandeep Singh: Neun Euro? Das ist wenig.

Reporter: Zu wenig?

Mandeep Singh: Zu wenig. Ja.

Von den Einnahmen jeder Bestellung gehen 30 Prozent an Foodora. Nicht wenige bieten deshalb ihr Essen über den Dienstleister teurer an, als im Laden. Dieser Kundin ist das egal.

Reporter: Sie bestellen regelmäßig und häufig?

Kundin: Eher selten, weil ich meistens selber koche. Das ist wirklich nur, wenn es gerade gar nicht geht. Mein Kleiner ist gerade krank und dann komme ich zu nichts.

Hinweis: Dieses Manuskript ist urheberrechtlich geschützt und darf nur für den privaten Gebrauch des Empfängers verwendet werden. Jede Verwertung ohne Zustimmung des Urheberberechtigten ist unzulässig.



Reporter: Okay, dann lassen Sie es sich schmecken.

Kundin: Dankeschön.

Und wieder kein Trinkgeld für mich. Dafür erscheint der nächsten Auftrag auf meinem Handy.

Reporter: Annehmen.

Ablehnen dürfte ich nur im Notfall, eine reguläre Pause erst nach sechs Stunden Arbeit einlegen. Ich fühle mich gehetzt.

Reporter: Was, in einer Minute soll ich da sein? Hakt's oder was?

Obwohl ich mich ins Zeug lege – mehr als eine Bestellung pro Stunde schaffe ich einfach nicht. Auf dem Weg ins Restaurant treffe ich Lennert Lederer. Neben seiner Ausbildung zum Sozialassistenten verdient er sich etwas Geld dazu.

Reporter: Ich weiß, es eilt. Bei mir auch. Darf ich dir trotzdem ganz kurz eine Frage stellen?

Lennert Lederer: Klar.

Reporter: Kommt ran.

Er schildert mir ein Problem: Alle Fahrer müssen pro Woche Mindeststunden ableisten. Für einen Minijobber wie ihn sind es neun Stunden.

Lennert Lederer: Wenn man halt mal die neun Stunden nicht vollbekommt, bekommt man halt einfach welche zugewiesen. Das ist halt schon ein bisschen doof. Ich hatte jetzt auch schon eine in meiner Schulzeit. Kann ich halt nicht wahrnehmen.

Reporter: Was passiert dann?

Lennert Lederer: Dann kriegt man theoretisch einen Strike.

Reporter: Also eine Abmahnung?

Lennert Lederer: Genau.

Bei drei Abmahnungen droht die Kündigung. Auch die Fahrräder meiner Kollegen leiden unter dem Dauerstress. Für den Ersatz von Verschleißteilen musste bislang jeder selbst aufkommen. Das berichtet mir am Ende meiner ersten Schicht Theresa Ingendaay. Vor wenigen Monaten schmiss sie auch deswegen bei Foodora hin.



Das Unternehmen zahle jetzt 25 Cent pro gefahrener Stunde, als eine Art Gutschein für Reparaturen. Den könne man aber nur in einem speziellen Werkstatt-Mobil einlösen.

Theresa Ingendaay

Und jetzt kommt der Haken: Dieses Mobil hat noch nie jemand gesehen. Zumindest nicht in Leipzig. Und es wird auch nicht Bescheid gesagt, wann das kommt, ob es kommt. Und natürlich ist das auch so, wenn dein Fahrrad kaputt ist – es wartet nicht auf dieses Mobil. Wenn du es in irgendeiner Fahrradwerkstatt reparieren lässt, dann wird es halt einfach nicht übernommen.

Theresa engagiert sich in einer Gewerkschaft für die Rechte ihrer ehemaligen Kollegen. Sie sagt, wer sich beschwert, hätte einen schweren Stand.

Ich will mit den Verantwortlichen ins Gespräch kommen und fahre nach Berlin in die Zentrale. 2014 gegründet, ist Foodora nun Teil der Delivery Hero Aktiengesellschaft – einem milliardenschweren Unternehmen.

Pressesprecher Vincent Pfeifer zeigt mir die Räumlichkeiten und erklärt: Rund 500 Mitarbeiter stemmen von hier aus die weltweite Logistik. Neun Euro Stundenlohn für die Fahrer in Leipzig – das sei alles im gesetzlichen Rahmen. Man zahle ja auch Lohnnebenkosten, sowie Urlaubs- und Krankengeld.

Vincent Pfeifer

Wir finden es eine sehr faire Bezahlung und würden wir anfangen, Gehälter, ob es jetzt bei den Fahrern, den Kollegen auf der Straße oder auch bei mir ist, zu erhöhen oder jedem dieser Ansprüche gerecht werden würden, dann würde die Dienstleistung nicht lange überstehen.

Er gibt zu: Die mobile Werkstatt für die Reparatur von Verschleißteilen fährt nicht überall. Die Fahrer sollten die nächste Fahrradwerkstatt aufsuchen und dann die Rechnung vorlegen.

Vincent Pfeifer

Wir prüfen das natürlich, das ist klar. Jeder muss das irgendwie überprüfen. Ich meine, Spendierhosen hat nicht jeder gerne an. Dann wird geguckt, können wir das bezahlen, wird es abgegolten. Und überwiegend wird es in den meisten Fällen getan.



Reporter: Einige Fahrer haben mir bestätigt, dass genau diese Variante eben nicht funktioniert.

Vincent Pfeifer: Das kann ich jetzt so nicht bestätigen, weil ich weiß, die Theorie sagt, das muss so funktionieren.

Zwischen Theorie und Praxis klafft offenbar eine große Lücke. Zurück aufs Rad. Meine zweite Schicht beginnt 18 Uhr, mein erster Auftrag führt mich in ein Leipziger Szenelokal.

Reporter: Hier hat jemand etwas bestellt.

Philipp Dickel: Ja, geht gleich los, dauert noch ein Moment.

Reporter: Okay.

Barkeeper Philipp Dickel ist selbst leidenschaftlicher Fahrradfahrer. Mit mir tauschen möchte er dennoch nicht.

Philipp Dickel: Ich würde es für neun Euro nicht machen. Da müsste ich ja ein Jahr fahren, damit ich mir ein neues Vorderrad kaufen kann.

25 Kilometer werde ich am Ende des Tages zurückgelegt haben – von den unzähligen Treppenstufen ganz zu schweigen. Immerhin, ich bekomme das erste Mal Trinkgeld.

Reporter: Vielen Dank, das ist ganz lieb. Dankeschön.

Drei Euro – das finde ich äußerst fair.

Mein Fazit: Dieser Job ist nur etwas für hartgesottene Fahrrad-Enthusiasten. Ich gehöre nicht dazu. Und die versprochene Flexibilität, so scheint es mir, gilt bei Foodora nur für das Unternehmen.