



Sie tragen Rucksäcke mit Logos der großen Lieferfirmen wie Lieferando. Angestellt sind die Essenskuriere aber bei kleineren Subunternehmen. Oftmals ist das ein Problem. © Emmanuele Contini/imago images

Z+ Kurierfahrer von Lieferdiensten

Komm nach Deutschland zum Studieren, haben sie gesagt

Viele Fahrer, die für Uber Eats, Wolt oder Lieferando ausliefern, werden nach Deutschland gelockt und massiv abgezockt. Die Politik erwägt nun einen drastischen Eingriff.

Von Sascha Lübbe

Er hatte sich das ganz anders vorgestellt. Zum Studieren sei er nach Deutschland gekommen, sagt Hardeep*. Informationstechnik. 500 Euro hatte er einem Vermittler dafür bezahlt. Der brachte ihn bei einer privaten Hochschule unter. Doch die habe sich als dubios erwiesen – trotz Studiengebühren im fünfstelligen Bereich. Um sie und die Lebenskosten zu decken, macht Hardeep es wie viele seiner Kommilitonen. Er arbeitet als Essenskurier.

Ein Freund hatte ihm von dieser Annonce erzählt. Er hatte sie in einer der WhatsApp-Gruppen der Studierenden gelesen: Mindestlohn plus Kilometergeld, Boni für Nacht- und Sonntagsarbeit. Online füllte Hardeep einen Antrag aus, der Arbeitsvertrag kam per Mail. Ein paar Tage später fing er an.

Hardeep ist Anfang 20. Hochgewachsen, sportlich, offenes Wesen. DIE ZEIT trifft ihn an einem Wintertag in einem Berliner Café. Weil es kalt ist, trägt Hardeep Wollmütze statt Dastar, den Turban der Sikhs.

Hardeep ist einer der vielen südasiatischen Kurierfahrer, die inzwischen auf deutschen Straßen unterwegs sind. Sie tragen Rucksäcke mit Logos der großen Lieferfirmen Uber Eats, Wolt, Lieferando. Angestellt sind sie bei kleineren Subunternehmen. Oftmals ist das ein Problem.

Deutlich unter Mindestlohn

So auch bei Hardeep. Den Vertrag hat er bei der Oprisa GmbH unterschrieben, das Essen fährt er für Uber Eats aus. Das erste Mal skeptisch wurde er, als andere Fahrer des Subunternehmens sich bei WhatsApp über zu geringe Löhne beschwerten. Er wollte dennoch bis zum Zahltag durchhalten. Als der kam, war klar, es hatte auch ihn erwischt. Die Summe war viel zu gering.

Man hatte ihm nur die Zeiten berechnet, die er für Lieferungen unterwegs war. Nicht die Zeiten, in denen er in der App eingeloggt auf Bestellungen wartete, seine Bereitschaftszeit. Nach deutschem Arbeitsrecht [<https://www.bundesarbeitsgericht.de/wp-content/uploads/2021/01/5-AZR-591-16.pdf>] gilt auch sie als Arbeitszeit. Hätte er Bestellungen abgelehnt oder sich ausgeloggt, sagt Hardeep, wäre ihm gekündigt worden. Rechnet man seine Einnahmen durch die Zahl der Stunden, die er nach eigenen Angaben gearbeitet hat, landet man deutlich unter dem gesetzlichen Mindestlohn.

So wie Hardeep ergeht es vielen Fahrern in der Branche. Und die Unterschreitung des Mindestlohns ist längst nicht ihr einziges Problem. Die Regierung erwägt deshalb nun eine drastische Maßnahme: ein Direktanstellungsgebot. Ausgerechnet die Fleischindustrie könnte zum Vorbild werden.

Das Berliner Arbeitsgericht entschied kürzlich über die Klage einer Inderin gegen das Unternehmen Wolt [<https://www.rbb24.de/wirtschaft/beitrag/2025/12/essenslieferdienste-subunternehmer-arbeitsbedingungen.html>]. Die Frau gab an, über Monate gar keinen Lohn bekommen zu haben. Sie lieferte zwar für Wolt aus, war aber bei einem sogenannten Flottenpartner angestellt. Das Gericht entschied gegen sie. Begründung: Sie konnte nicht nachweisen, dass zwischen ihr und Wolt ein

Arbeitsverhältnis bestand.

"Viele haben als Firmenadresse nur einen Kiosk"

"Subcontracting" nennt sich das Konstrukt, bei dem Konzerne Arbeiten in ihrem Kernbereich an Subunternehmen auslagern – und sich damit häufig der Verantwortung entziehen. Es ist längst zum Standard in vielen Wirtschaftsbereichen geworden. Auf dem Bau, in der Reinigung, bei der Logistik. Und nun auch bei den Lieferdiensten.

Monika Fijarczyk arbeitet beim Berliner Beratungszentrum für Migration und Gute Arbeit (BEMA). Der Beratungsbedarf in der Branche sei seit der Coronapandemie konstant hoch, sagt sie. Anfangs hätten viele Lieferdienste die Fahrer noch direkt beschäftigt. De facto handelte es sich dabei aber häufig um Scheinselbstständigkeit. Seit zwei Jahren würden Lieferdienste vermehrt auf Subunternehmen setzen. "Das hat noch einmal zu einer dramatischen Verschlechterung der Arbeitsbedingungen geführt."

Oftmals wüssten die Fahrer noch nicht einmal, bei welchem Unternehmen sie angestellt seien, sagt Fijarczyk. "Mitunter kennen sie nur einen Vornamen und eine WhatsApp-Nummer." Da sie den ganzen Tag auf dem Rad sitzen, keine direkten Mitarbeiter haben, wüssten sie auch nicht, an wen sie sich mit Problemen wenden können. Da viele Subunternehmen nur zehn oder weniger Beschäftigte haben, gibt es dort zudem keinen allgemeinen Kündigungsschutz.

Fijarczyk sagt, Subcontracting stelle auch ihre Arbeit vor Probleme. "Viele Subunternehmen haben als Firmenadresse nur einen Kiosk angegeben. Wir müssen uns dann erst an das Gewerbeamt wenden, um die entsprechenden Ansprechpartner ausfindig zu machen." Einige Fahrer hätten auch gar keine Verträge. "In diesen Fällen wird es wirklich kompliziert, die Verantwortlichen zu finden."

Die Regierung prüft eine drastische Maßnahme

Bei der Finanzkontrolle Schwarzarbeit des Hauptzollamtes Berlin spricht man von einer "unerschöpflichen Masse" an Subunternehmen in der Branche. Konkrete Zahlen habe man nicht. "Meist arbeiten die einzelnen Lieferdienste ja mit mehreren Subunternehmen zusammen", sagt ein leitender Beamter. "Das bedeutet für uns natürlich eine erhebliche Mehrarbeit." Werden die Beamten auf eine Firma aufmerksam, würden deren Geschäftsführer häufig abtauchen, neue Firmen gründen. "Die Fluktuation in der Branche ist groß."

Dabei ist es unheimlich schwer, die betroffenen Fahrer zu erreichen. Viele indische Studierende sind in verschiedenen Abhängigkeiten [<https://taz.de/Junge-Inde-r-in-Deutschland/!6094350/>] gefangen. Sie haben für das Studium Schulden aufgenommen, die sie abbezahlen müssen. Oftmals hängt auch ihr Aufenthalt an der Arbeit. Verdienen sie nicht genug, um Studiengebühren und Miete zu bezahlen, gefährden sie ihr Visum. Als Drittstaatler droht ihnen die Abschiebung. Viele bleiben da lieber still.

Auch Monika Fijarczyk von der BEMA sagt, nur ein Teil der geschädigten Fahrer würde den Weg zu ihr finden. Bei denen, die kommen, würden sie und ihre Kollegen die Subunternehmen kontaktieren. Sträuben diese sich, ausstehende Löhne zu zahlen, unterstütze man die Beschäftigten dabei, Klage zu erheben. Die großen Lieferdienste aber kontaktiere man bisher nicht. Sie können oftmals nicht belangt werden. Doch das könnte sich jetzt ändern.

Ist ein Direktanstellungsgebot die Lösung?

Deutschland ist verpflichtet, bis Dezember die EU-Plattformrichtlinie [https://eur-lex.europa.eu/legal-content/DE/TXT/?uri=OJ:L_202402831] in nationales Recht umzusetzen.

Mit ihr sollen die Arbeitsbedingungen von Plattformbeschäftigten verbessert werden. In diesem Zuge prüft das Bundesministerium für Arbeit und Soziales auch ein Direktanstellungsgebot. Die großen Lieferdienste dürften die Fahrer dann nicht mehr über Subunternehmen beschäftigen, sie müssten sie direkt anstellen. Kenner der Branche sehen darin eine große Chance.

Johannes Specht forscht am Wirtschafts- und Sozialwissenschaftlichen Institut der Hans-Böckler-Stiftung zu Tarifbewegungen im Niedriglohnbereich. Zuvor arbeitete er 15 Jahre lang für die Gewerkschaft Nahrung-Genuss-Gaststätten, zuletzt als Leiter der Tarifabteilung. "Subcontracting eröffnet den Konzernen ein ganzes Feld an Betrugsmöglichkeiten", sagt er. "Mit dem Direktanstellungsgebot wäre das auf einen Schlag vorbei."

Kommt es zu Verstößen, stünden nun sie im Fokus und nicht irgendwelche dubiosen Subunternehmen. Die so entstehenden Mehrkosten, etwa bei Gerichtsverfahren, seien für die Konzerne dabei nicht das größte Problem, sagt Specht. "Wenn es zu Verfahren vor den Arbeitsgerichten kommt, zahlen die Lieferdienste eben den ausstehenden Lohn. Das tut denen nicht weh." Schwerer wiege das mediale Interesse. "Die Konzerne können es sich nicht leisten, dauerhaft im Zentrum der Kritik zu stehen."

Hinzu komme die Möglichkeit der gewerkschaftlichen Organisation. Betriebsräte zu gründen, ist bei größeren Unternehmen deutlich einfacher. "Es gibt keine

bessere Instanz für die Kontrolle der Arbeitsbedingungen", sagt Specht. Betriebsräte kontrollieren Arbeitszeiten, sie können Fahrer über ihre Rechte aufklären und offene Löhne für sie einfordern. Zudem genießen sie einen besonderen Kündigungsschutz.

Wie in der Fleischbranche

Die Arbeits- und Sozialministerkonferenz der Länder sprach sich vergangenen Herbst ebenfalls für ein Direktanstellungsgebot in der Branche aus. Berlins Arbeitssenatorin Cansel Kiziltepe (SPD) hatte den Antrag eingebracht. "Der Konkurrenzkampf bei den Essenslieferdiensten wird auf dem Rücken der Beschäftigten ausgetragen", sagt sie. "Komplexe Subunternehmerstrukturen verschleiern jede klare Verantwortlichkeit. Dabei darf die Politik nicht länger zusehen." Die Fraktion Die Linke brachte zuletzt ebenfalls einen entsprechenden Antrag in den Bundestag ein.

Neu ist die Idee nicht. In der Fleischbranche gilt seit Januar 2021 ein Gesetz mit dem sperrigen Namen Arbeitsschutzkontrollgesetz. Es verbietet großen Unternehmen unter anderem, Personal im Kernbereich über Subunternehmen zu beschäftigen. Ist das auch für Lieferdienste die Lösung?

Ein Direktanstellungsgebot ist ein enormer Eingriff in den Wettbewerb. Der Einsatz von Subunternehmen und Leiharbeit ist grundsätzlich legitim. Ein Verbot darf immer nur das letzte Mittel sein. Aus dem Bundesarbeitsministerium heißt es gegenüber der ZEIT, es müssten "umfassende, belastbare Erkenntnisse über Missstände in der Branche vorliegen, die ein Direktanstellungsgebot rechtfertigen".

Als ehemaliger Gewerkschaftsfunktionär hat Johannes Specht die Diskussion um das Verbot von Subunternehmen in der Fleischbranche miterlebt. Er sagt, er habe gerade ein Déjà-vu. "Es war dieselbe Ausgangslage wie heute. Die Rechtsdurchsetzung funktionierte nicht, weil unklar war, wer zuständig ist. Die Konzerne sprachen von Einzelfällen und schoben die Schuld auf die Subunternehmen." Die Gefahr sei damals gewesen, dass das Gesetz vor dem Bundesverfassungsgericht wieder kassiert werde, sagt Specht. Um wirklich rechtssicher zu sein, brauchte es handfeste Beweise. "In der Fleischbranche gab es die."

Lässt sich das Verbot übertragen?

In einer großen Kontrollaktion [<https://www.landtag.nrw.de/portal/WWW/dokumentenarchiv/Dokument/MMI17-218.pdf>] ließ das Land Nordrhein-Westfalen 2019 unter

Arbeitsminister Karl-Josef Laumann (CDU) 30 Großbetriebe überprüfen. Dabei stellte man in 85 Prozent der Betriebe gravierende Mängel fest. Ein Jahr später gerieten die Arbeitsbedingungen migrantischer Beschäftigter durch die vielen Coronainfektionen an Schlachthöfen in den Fokus der Öffentlichkeit. Beides dürfte die Verabschiedung des Gesetzes erheblich erleichtert haben.

Doch lässt sich das Verbot einfach auf andere Branchen übertragen? In einer Studie des Hugo Sinzheimer Instituts [https://www.hugo-sinzheimer-institut.de/fpdf/HBS-009092/p_hsi_schriften_54.pdf] heißt es, eine Übertragung sei unter bestimmten Voraussetzungen rechtlich zulässig, das gelte unter anderem für die Paketbranche [https://www.boeckler.de/de/faust-detail.htm?sync_id=HBS-008692].

Bei der Novellierung des Postgesetzes 2024 scheiterte ein entsprechender Versuch jedoch. Bundesrat [[https://www.bundesrat.de/SharedDocs/drucksachen/2023/0601-0700/677-23\(B\).pdf?_blob=publicationFile&v=1&utm_source](https://www.bundesrat.de/SharedDocs/drucksachen/2023/0601-0700/677-23(B).pdf?_blob=publicationFile&v=1&utm_source)], Gewerkschaften [<https://www.verdi.de/presse/pressemitteilungen/++co++be9d3664-52f8-11ee-a404-001a4a160129>] und Beratungsstellen hatten auch hier ein Direktanstellungsgebot gefordert. Umgesetzt wurde es nicht. Zu stark war der Widerstand aus Politik und Wirtschaft.

Das Arbeitsschutzkontrollgesetz wurde mehrfach positiv evaluiert. Eine Studie der Hans-Böckler-Stiftung [https://www.wsi.de/fpdf/HBS-009091/p_wsi_studies_41_2025.pdf] bezeichnet es als "Gamechanger". Klare Verantwortlichkeiten und eine höhere Transparenz würden die Rechtsdurchsetzung in der Fleischbranche erheblich erleichtern.

Teure Mieten und Diskriminierung

Dennoch hat das Direktanstellungsgebot nicht alle Probleme der Branche gelöst. Viele der alten umstrittenen Akteure sind immer noch aktiv. Teilweise gründeten Geschäftsführer einfach neue Firmen, in angrenzenden Bereichen. Statt sich um die Beschäftigung der migrantischen Arbeiter zu kümmern, kümmern sie sich nun um deren Rekrutierung im Ausland und ihre Unterbringung in Deutschland. Beides ist oftmals immer noch prekär.

Das gilt auch für die Lieferdienste. Monika Fijarczyk von der BEMA sagt, gerade bei der Anwerbung gebe es großen Regulierungsbedarf. "Die Menschen werden oft schon in Indien von einheimischen Vermittlungsfirmen angeworben. Die vermitteln sie für ein Studium nach Deutschland, oft an private Hochschulen, die enge Kontakte zu den Lieferdiensten pflegen." Studium und Arbeit als Essenskurier werde "quasi als Paket angeboten".

Häufig werden die Männer und Frauen auch in Deutschland für die Subunternehmen angeworben, in WhatsApp-Gruppen, wie in Hardeeps Fall. Und dann ist da noch die Unterbringung. Teure Mieten und Diskriminierung auf dem Wohnungsmarkt führen dazu, dass viele Fahrer auch hier in ausbeuterische Strukturen geraten.

Anfangs galt das auch für Hardeep. Mit sechs anderen Indern lebte er zunächst in einer heruntergekommenen Dreizimmerwohnung. 450 Euro zahlte jeder von ihnen pro Monat, plus 450 Euro Kautions. Dann setzte der Vermieter sie vor die Tür, ohne Rückzahlung der Kautions. Hardeep hatte noch Glück: Er fand auf WhatsApp eine Vierzimmerwohnung mit vier anderen Kommilitonen.

Hardeep wird es wieder probieren

Seinen Job hat er inzwischen gekündigt. Ein Freund erzählte ihm von einer neuen Firma, wieder ein Subunternehmen. Hardeep wird es wieder probieren. Eigentlich wollte er die Branche wechseln, sagt er, in die Gastronomie gehen. Doch ohne Deutschkenntnisse und Erfahrungen sei das schwer.

Sein altes Unternehmen, die Oprisa GmbH, ließ Anfragen der ZEIT unbeantwortet. Uber Eats schreibt zwar, man nehme jegliche Vorwürfe ernst, äußert sich aber nicht zu dem konkreten Fall. In einer Antwortmail heißt es: "Unsere Partner sind vertraglich verpflichtet, alle geltenden gesetzlichen Vorgaben einzuhalten."

Mit anderen Worten: Der Konzern verweist auf das Subunternehmen. Ein Direktanstellungsgebot löst vielleicht nicht alle Probleme der Branche. Mit ihm aber müsste Uber Eats wirklich Verantwortung für seine Fahrer übernehmen.

** Der Name des Protagonisten wurde zu dessen Schutz geändert. Der tatsächliche Name ist der Redaktion bekannt.*