



Schuften bis der Arzt kommt

Periodika, 20. Dezember 2017

An einem sonnigen Herbstnachmittag kurvt Hans-Jürgen Tanner (Name von der Redaktion geändert) mit seinem Transporter durch eine dörfliche Gegend in Nordrhein-Westfalen. Um 4.30 Uhr ist er aufgestanden. Seit 5.30 Uhr arbeitet er ohne Unterbrechung. Auch heute wird er wohl erst um 18 Uhr Feierabend machen. Als Paketfahrer muss er Tag für Tag rund 200 Pakete persönlich ausliefern. Frühmorgens holt er sie im Depot vom Band, erfasst sie und lädt sie in den Transporter. Die Straßen in seinem Zustellbezirk kennt er so gut, dass er ohne elektronische Hilfe die optimale Route findet. Alle Adressen in das Navigationsgerät einzugeben, würde zu viel Zeit verschlingen.

Hans-Jürgen Tanner ist einer von vielen Fahrern eines Subunternehmens, das der große Paketdienst GLS als Vertragspartner angeheuert hat. Weil GLS mit seiner Marktmacht seine Subunternehmer unter starken Preisdruck setzt, gibt sein Chef diesen Druck auf Hans-Jürgen Tanner weiter. Das Festgehalt beträgt 1.650 Euro brutto im Monat. Weil die vorgegebene Menge an Paketen zu groß ist, arbeiten fast alle Fahrer länger als im Arbeitsvertrag vereinbart. Bei einer Arbeitswoche mit 55 oder 60 Stunden liegt der reale Stundenlohn unter dem gesetzlichen

Mindestlohn von derzeit 8,84 Euro.

Weil immer mehr Kundinnen und Kunden ihre Waren zu Hause per Mausklick bestellen, sind Paketdienste in den letzten Jahren zu einer Wachstumsbranche geworden. Bei seiner Tour begegnen Hans-Jürgen Tanner regelmäßig Kolleginnen und Kollegen der Konkurrenz, die im Auftrag von weltweit operierenden Konzernen wie DPD, DHL oder TNT genauso wie er Pakete ausfahren. Ob er sich da mal bewerben sollte? »Erstens habe ich dafür keine Zeit«, erzählt Hans-Jürgen Tanner. »Zweitens wäre das sinnlos: Manche von denen zahlen noch weniger und haben noch schlechtere Bedingungen, indem sie etwa nur einen kargen Festbetrag pro zugestelltem Paket bieten.«

Ein zurückdatiertes Kündigungsschreiben

Eigentlich ist Hans-Jürgen Tanner gelernter Verkäufer. Aber weil im Einzelhandel zu großen Teilen nur noch Mini- oder Teilzeitjobs angeboten werden, landete er vor acht Jahren bei einem Paketdienst. Nachdem er eines Tages vor lauter Stress bei der Arbeit zusammengebrochen und wegen Verdachts auf Herzinfarkt im Krankenhaus untersucht worden war, flatterte ihm wenige Tage später ein zurückdatierter Kündigungsbrief ins Haus. Notgedrungen heuerte er bei einem anderen Subunternehmer an. Um sich keinen Ärger mit seinem aktuellen Chef einzuhandeln, möchte er lieber anonym bleiben.

Hans-Jürgen Tanner bremst den Wagen ab, holt die Pakete aus dem Laderaum und eilt im Laufschrift auf das Haus des Empfängers zu. Öffnet niemand die Tür, muss er eine Benachrichtigung ausfüllen. Oft muss er sperrige und bis zu 40 Kilogramm schwere Pakete in den dritten oder vierten Stock tragen. »Bis zur Rente mit 67 halte ich das nicht durch«, sagt er: »Das geht aufs Kreuz und auf die Knochen.« Zeit für den Arztbesuch bleibt ihm nicht. »Aus Angst um den Job

reißen sich viele zusammen und fahren auch mit Fieber noch Pakete aus.«

Dass Hans-Jürgen Tanner sein Schicksal mit vielen Fahrerinnen und Fahrern bundesweit teilt, weiß auch der für die Logistikbranche zuständige ver.di-Gewerkschaftssekretär Sigurd Holler. Einen Betriebsrat, der laut Betriebsverfassungsgesetz bei der Einhaltung von Gesetzen, Regelungen, Mindeststandards und Schutzrechten für abhängig Beschäftigte mitbestimmen könnte, gibt es in dem Subunternehmen nicht. »Unterschiedliche Zuständigkeiten der staatlichen Behörden von Bund und Ländern erschweren die Überwachung von Arbeitszeiten, Mindestlohn und anderen Bestimmungen«, kritisiert er. Obwohl Politiker von den Problemen wüssten, werde das Personal bei der Gewerbeaufsicht, beim Zoll und bei der Polizei weiter abgebaut. »Wenn dann tatsächlich konkreten Verdachtsmomenten nachgegangen wird, stoßen die Behörden an juristische Grenzen und werden von den Gerichten ausgebremst«, bilanziert er.

Die Macht der Logistikkonzerne

Die Logistikkonzerne DPD, DHL, TNT und GLS haben eines gemeinsam: Sie sind weltumspannende Konzerne, die aus der Privatisierung einst staatlicher Postbehörden in Frankreich, Deutschland, den Niederlanden und Großbritannien entstanden sind oder davon profitiert haben. Anstatt – wie früher – zu kooperieren, kämpfen sie heute mit harten Bandagen gegeneinander um Marktanteile. Weil die Aktionäre auf hohe Rendite drängen, werden Kostendruck und Risiko auf Beschäftigte, auf ein Geflecht aus Subunternehmen und Subsubunternehmen abgewälzt.

So nimmt auch der Druck auf die Beschäftigten – seit der vom Bundestag 1994 beschlossenen

Postprivatisierung – im Konzern Deutsche Post DHL von Jahr zu Jahr zu. Während bis in die frühen 1990er Jahre Postbeschäftigte als Beamte oder Tarifkräfte noch sichere Arbeitsplätze und ein auskömmliches Einkommen hatten, befinden sich die Arbeitsbedingungen und Löhne seither im freien Fall. Ältere Postler mit Beamtenstatus und Arbeitsverträgen aus der Zeit vor der Privatisierung werden seltener. Von ihrem Einkommen, ihren Betriebsrenten und Arbeitszeiten können neu eingestellte Beschäftigte der Post-Billigtochter Delivery, solche Subunternehmenfahrer wie Hans-Jürgen Tanner oder Ein-Mann-Subunternehmer mit mageren Prämien pro zugestelltem Paket nur träumen.

Hans-Gerd Öfinger

Die prekäre Zukunft hat längst begonnen

Im Zeitraum von 2013 bis 2015 stieg bei den abhängig Beschäftigten der Anteil von Teilzeitjobbern von 21,4 Prozent auf 25 Prozent. 2016 überschritt die Zahl der Leiharbeitskräfte erstmals offiziell die Millionengrenze. Die Zahl der Mehrfachbeschäftigten, also der Menschen mit mehreren parallelen Teilzeit- oder Minijobs, lag im März 2017 bei 3,2 Millionen Menschen. Zu den Branchen, in denen Vollzeit Arbeitsplätze weiter systematisch verdrängt werden, gehört der Einzelhandel. Nach Angaben von ver.di waren hier im Jahre 2000 noch die Hälfte der abhängig Beschäftigten in Vollzeit angestellt. Im Jahr 2016 waren es nur noch 37,3 Prozent. Knapp zwei Millionen Menschen arbeiten in den Supermärkten und Läden häufig unfreiwillig in Teilzeit oder als geringfügig Beschäftigte

Verwandte Nachrichten

