



Foto: Faire Mobilität

»Ich bin eine Maschine«

Gewerkschaftliche Aktionstage an 35 Amazon-Logistikstandorten machen unhaltbare Zustände in Paketzustellung und LKW-Transport offenbar. Großes Interesse unter den Beschäftigten. DGB und ver.di ziehen positive Bilanz.

»**Maschine**, ich bin eine Maschine«, sagt der Fahrer des weißen Lieferwagens. »Zwölf Stunden, jeden Tag, seit vier Jahren. Aber wenn ich nicht arbeite, kriege ich kein Geld.«

Der Mann stellt Pakete für Amazon zu, den Weltmarktführer im Versandhandel. Jeden Morgen stellt er sich mit seinem Lieferwagen in die Schlange vor dem Verteilzentrum Frankfurt am Main. An diesem Spätsommernachmittag ist etwas anders als sonst: Eine Gruppe von Gewerkschafter*innen verteilt Infolyer an die wartenden Fahrer*innen, schnell kommt man ins Gespräch. Die Geschichten ähneln sich: Fahrer*innen berichten von Zehn- oder Zwölf-Stunden-Tagen, von Arbeitsdruck, 200 bis 250 Paketen – zu viel für eine Tagestour. Am Monatsende erhalten sie 1.000 bis 1.200 Euro, berichten einige, oft mit Verspätungen, manchmal mit dubiosen Abzügen, etwa für Fahrzeugschäden.

Das Meiste verstößt gegen deutsches Arbeitsrecht, aber die Fahrer*innen wissen das oft nicht. Und wenn sie es ahnen, sehen sie kaum eine Möglichkeit, ihr Recht durchzusetzen. Viele kommen aus Osteuropa, einige aus dem Nahen Osten. Mit mehrsprachigen Flyern und persönlichen Gesprächen wollen Mitarbeiter*innen von »Faire Mobilität« und Gewerkschafter*innen von ver.di an diesem Morgen die Beschäftigten vor dem Amazon-Verteilzentrum über ihre Rechte informieren.

Die Aktion in Frankfurt ist eine von 35, die Anfang September 2021 bundesweit vor Verteil- und Sortierzentren des Onlinehändlers stattfinden – organisiert von der Vereinigten Dienstleistungsgewerkschaft ver.di, dem DGB-Beratungsnetzwerk »Faire Mobilität«,

Beratungsstellen von »Arbeit und Leben« sowie von »Faire Integration«. Über Hundert Berater*innen und Gewerkschafter*innen verteilen in kleinen Teams Infolyer an mehr als 8.000 Fahrer*innen, die in der Paketzustellung oder im LKW-Transport für Amazon unterwegs sind.

Angestellt bei Amazon ist niemand von ihnen. Der Konzern hat sein unternehmerisches Risiko für die Zustellung an ein Netzwerk kleiner Subunternehmen ausgelagert, die untereinander konkurrieren und den Druck an ihre Beschäftigten weitergeben. Schwere Verstöße gegen Arbeitsrecht und Gesundheitsschutz sind Teil dieses Systems.

Nicht besser sieht die Situation der LKW-Fahrer*innen aus, die Logistikzentren und Sortierzentren von Amazon beliefern. Sie arbeiten in der Regel für Subunternehmen, die ihr Geschäft formal in Osteuro-

“ DIE GESCHICHTEN ÄHNELN SICH: FAHRER*INNEN BERICHTEN VON ZEHN- ODER ZWÖLF-STUNDEN-TAGEN, VON ARBEITSDRUCK, 200 BIS 250 PAKETEN – ZU VIEL FÜR EINE TAGESTOUR. ”

pa zulassen, um das deutsche Arbeitsrecht und den gesetzlichen Mindestlohn zu umgehen. Sie sind oft tage- oder gar wochenlang unterwegs, übernachten in der Fahrerkabine, haben keinen angemessenen Zugang zu sanitären Einrichtungen. Die Fuhrunternehmen zahlen ihnen einen Teil des Entgelts als

»Spesen«, so werden sie oft um Mindestlohn und Sozialversicherungsschutz geprellt, der ihnen nach deutschem Recht zusteht.

Wenn in Deutschland von Amazon die Rede ist, denkt man meist an die großen Versandzentren (»Fulfillment Center«) in Bad Hersfeld, Leipzig, Graben oder anderswo. Doch inzwischen hat Amazon die Straße erobert: Seit 2017 baut der Konzern unter dem Label »Amazon Logistics« seine Zustellerstruktur auf der »letzten Meile« auf. Damit konkurriert Amazon nun direkt mit Paketdiensten wie DHL, DPD und Hermes. In einer Branche, in der sich seit vielen Jahren prekäre Arbeitsbedingungen ausbreiten, verschärft der Konzern aus Seattle den ohnehin schon bestehenden Druck.

Bislang ist Amazon Logistics in den USA, Kanada, Deutschland, Großbritannien, Spanien und Italien aktiv, vor allem in Ballungsräumen. In Deutschland betreibt der Konzern derzeit an die 30 Verteilzentren. Hier werden die Pakete für die Zustellung an die Endkund*innen verladen. Die Fahrer*innen arbeiten überwiegend bei kleinen Zustellunternehmen, sogenannten Delivery Service Partners, die als Subunternehmen praktisch ausschließlich für Amazon tätig sind. Manche sind auch als »Ein-Personen-Betrieb« unterwegs – ein Beschäftigungsmodell, für das der Konzern eine eigene App entwickelt hat: »Amazon Flex«. Wer für Amazon Pakete

fair

Arbeitnehmerfreizügigkeit
sozial, gerecht und aktiv

“ **MAN BRAUCHT NUR EINEN FÜHRERSCHEIN UND EIN EIGENES FAHRZEUG. AMAZON ZAHLT PAUSCHAL 25 EURO DIE STUNDE, DAVON MÜSSEN TANKKOSTEN UND ALLES ÜBRIGE BESTRITTEN WERDEN. SO WIRD JEDES RISIKO KOMPLETT AUF DIE BESCHÄFTIGTEN ABGEWÄLT.** ”

ausliefern will, kann sich hier registrieren, man braucht nur einen Führerschein und ein eigenes Fahrzeug. Amazon zahlt pauschal 25 Euro die Stunde, davon müssen Tankkosten und alles Übrige bestritten werden. So wird jedes Risiko komplett auf die Beschäftigten abgewälzt.

#ausgeliefert lautete deshalb der Hashtag, unter dem in sozialen Netzwerken über die Aktionstage berichtet wurde. »Ein voller Erfolg« seien diese gewesen, erklärte unmittelbar danach Andrea Kocsis, stellvertretende ver.di-Vorsitzende. Das Bild allerdings, das sich in den

Hundertern von Gesprächen mit Beschäftigten offenbart habe, sei »erschreckend«: »Betroffene berichteten von nicht gezahlten Gehältern, Repressalien, Überwachung, einem enormen Zeitdruck und menschenunwürdigen Arbeitsbedingungen.« Die Gewerkschafterin ist sich sicher, dass es dabei nicht um einzelne Verstöße geht, vielmehr habe die Angelegenheit System: »Die große Zahl an Logistik-Partnern, die das Unternehmen in seinem Kerngeschäft einsetzt, verhindert große Belegschaften und in der Folge Betriebsratsgründungen und Tarifbindung.«

Die DGB-Vorstandsmitglieder Anja Piel und Stefan Körzell, die sich ebenfalls an den Aktionen beteiligten, wiesen auf »gravierende Missstände bei Transport und Zustellung« hin. »Wir erwarten«, so Anja Piel, »dass die Bundesregierung diesen unhaltbaren Zuständen und ausbeuterischen Bedingungen ein Ende macht.« So müsse etwa das seit 2018 für die Paketzustellung geltende Gesetz zur Nachunternehmerhaftung auf die gesamte Speditions- und Logistikbranche ausgeweitet werden. Es schreibt vor, dass Unternehmen Sozialbeiträge für Beschäftigte nachzahlen müssen, wenn einer ihrer Subunternehmen diese Beiträge nicht oder nicht vollständig gezahlt hat. Da sich Paketbranche und Logistik in der Definition nicht scharf trennen ließen, sei es an der Zeit, den Geltungsbereich auszudehnen und so Schlupflöcher zu schließen.

fair

Faire Mobilität Beratungsstellen für Beschäftigte aus Mittel- und Osteuropa:

www.faire-mobilitaet.de | www.fair-arbeiten.eu

Gefördert durch:



Bundesministerium
für Arbeit und Soziales

aufgrund eines Beschlusses
des Deutschen Bundestages