

## MEDIENKONFERENZ VOM 17. NOVEMBER 2020

### Dringender Appell der Mitarbeitenden der Logistik-Branche

Urs Zbinden Fachsekretär Sektor Logistik

*Es gilt das gesprochene Wort.*

---

### «Der ganz normale Wahnsinn und seine Zuspitzung im Lockdown»

Der Lockdown brachte die Mitarbeitenden der Logistik an die Grenzen der Belastbarkeit. Wer in der Logistik arbeitet – sei es bei der Post oder bei den Privatanbietern DHL, DPD, usw. - der ist sich schon im Normalbetrieb einen grossen Leistungsdruck, lange Arbeitstage und schwere Pakete gewohnt. Doch während des Lockdowns haben sich all diese Punkte noch zugespitzt.

#### **Der ganz normale Wahnsinn und seine Zuspitzung im Lockdown**

Der Leistungsdruck in der Logistikbranche ist enorm. Es gilt, die am frühen Morgen aufgeladenen Pakete möglichst schnell an die Empfänger zuzustellen. Da auch ohne Pandemie immer mehr Pakete aufgegeben werden, hat ein\*e Zusteller\*in immer mehr Pakete in seinem Fahrzeug dabei. Es bleibt wenig Zeit um das einzelne Paket der Empfängerin zu übergeben. Weil die Zeit knapp und die Paketmenge gross ist, wird es für die Zusteller\*innen schwierig, die vorgeschriebenen Pausen einzuhalten. Es kommt oft vor, dass das Sandwich für den Mittag im Bus während der Fahrt verzehrt wird. Häufig finden sich unter den Paketen auch solche, die sehr schwer sind. Pakete von 40 kg sind keine Seltenheit. Die SUVA empfiehlt in ihren Richtlinien ein Gewicht von allerhöchstens 25 kg für ein Paket.

Im Lockdown haben sich all diese Punkte, die den normalen Alltag der Arbeitnehmenden in der Logistik belastend machen, noch zugespitzt. Die Branche kennt in einem normalen Jahr bereits einmal eine Ausnahmesituation, nämlich die Zeit vor Weihnachten. Im November und Dezember schnellen die Paketvolumen in die Höhe und führen zu einer Mehrbelastung. Die Arbeitstage werden länger, häufig wird am Samstag gearbeitet. Es handelt sich um eine Ausnahmesituation, die auch wieder ihr Ende findet. Der erste Lockdown im Frühling glich in frappanter Weise der Weihnachtszeit. Das Paketvolumen nahm über Nacht enorm zu. Doch im Unterschied zur Weihnachtszeit hatte diese Ausnahmesituation kein absehbares Ende. Die Sommermonate sind in der Regel für die Logistikbranche eine eher ruhige Zeit, doch dieses Jahr waren auch im Juni, Juli oder August die Paketmengen besonders hoch. Wenn dann wie bei der Post mit WTS ein neues System und mit LeShop-Lieferungen eine neue Dienstleistung eingeführt werden, können sich die Arbeitnehmer\*innen nicht einmal mehr auf bewährte Arbeitsabläufe verlassen.

### **Subunternehmer: Die Schwerarbeiter der letzten Meile**

Im Lockdown war die Paketmenge an vielen Orten zu gross für das bestehende Personal. Die Unternehmen waren gezwungen in kurzer Zeit den Personalbestand aufzustocken. In der Logistik geht das am einfachsten über Subunternehmen. Die Bestände an Subunternehmen wurden an vielen Standorten bei der Post, aber auch bei den privaten Anbietern wie DHL und DPD hochgefahren, um die anstehende Paketmenge abarbeiten zu können.

Die Zustellung vom Lager zum Kunden in der Logistik nennt man die «letzte Meile» der Lieferkette. In diesem Abschnitt der Lieferkette fallen vor allem die Personalkosten stark ins Gewicht. Da die Unternehmen durch die Konkurrenz gezwungen sind, günstiger anzubieten, ist der Kostendruck also vor allem beim Personal entsprechend hoch. Das Subunternehmer-Modell bietet die Möglichkeit, den Kostendruck weiterzugeben. Indem die Aufträge an juristisch eigenständige Subunternehmer ausgelagert werden, tragen die Auftraggeber nicht die Verantwortung für die Einhaltung von arbeitsrechtlichen Standards. Die Subunternehmer selbst erhalten vom Auftraggeber eine knappe Bezahlung für jede Tour, die sie fahren. Diese reicht grundsätzlich, um die Löhne zu decken. Es reicht hingegen nicht, die anfallende Mehrarbeit abzugelten. Ein Zusteller eines Subunternehmens hat häufig 10 bis 12 stündige Arbeitstage, wovon gerade mal 8,5 Stunden bezahlt sind. Die Überzeit wird dann nicht bezahlt – es heisst ganz lapidar, «du warst zu wenig schnell». Aufgrund des enormen Zeitdrucks liegt es für Angestellte bei Subunternehmen kaum drin, eine Mittagspause einzulegen. Das Sandwich im Bus während der Fahrt zu verzehren gehört in dieser Arbeitsgruppe eher zur Regel als zur Ausnahme. Bei Betrieben mit Direktangestellten und Angestellten bei Subunternehmen gibt es eine veritable Zweiklassengesellschaft. Leiden bereits die Direktangestellten unter starkem Druck, so ist dieser bei Subunternehmen nochmal ein Level höher. Der Lohn ist in der Regel tiefer (uns ist ein Fall bekannt, in welchem sogar der PostCom-Mindestlohn von 3500 Franken unterschritten wurde), meistens gibt es auch keinen 13. Monatslohn. Benefits, von denen Direktangestellte profitieren, wie zum Beispiel regelmässige Boni für gute Leistungen, sind für die Fahrer von Subunternehmen nicht vorgesehen.

Um den Engpass während des Lockdowns zu beheben, setzten sowohl die Post als auch die privaten Anbieter vermehrt auf Subunternehmen. Doch jede Medaille hat auch eine Kehrseite: Was den Unternehmen unkomplizierte Entlastung bringt, bedeutet auf der anderen Seite äusserst prekäre Arbeitsbedingungen für die Angestellten von Subunternehmen.

### **Lockdown hoch zwei: Wenn 2. Welle und Weihnachtszeit zusammenkommen**

Seit Mitte September befindet sich die Schweiz mitten in der zweiten Welle der Corona-Pandemie. Die Covid-19-Fälle nehmen zu, an manchen Orten gibt es Mini-Lockdowns und viele Arbeitnehmende bleiben zu Hause im Home Office. Hatte sich die Situation in der Paketbranche im Sommer nicht richtig erholt, so verschärft sie jetzt gleich doppelt: Die zweite Welle und die im November beginnende Weihnachtssaison werden die Paketmengen enorm erhöhen. Um die Situation für die Arbeitnehmenden in der Logistikbranche während der zweiten Welle und dem Lockdown zu verbessern, stellen wir folgende Forderungen auf:

a) ***Keine Gratisarbeit bei Subunternehmen:***

Alle geleisteten Arbeitsstunden müssen dokumentiert und anfallende Mehrarbeit ausbezahlt werden.

b) ***Gewicht der Pakete und keine überladenen Fahrzeuge:***

Keine Pakete über 20 Kilogramm. Für schwerere Pakete braucht es einen zusätzlichen Kanal, in welchem das Gewicht entweder durch eine zusätzliche Person oder technische Hilfsmittel unterstützt wird. Das erhöhte Paketvolumen darf nicht dazu führen, dass Fahrzeuge schwerer beladen sind als zugelassen.

c) ***Lösen statt Verlagern:***

Die geplanten Entlastungsmassnahmen durch die Sparte Brief (PostMail), welche die Kolleg\*innen der Sparte Paket (PostLogistics) bei Kleinpaketen unterstützen, werden bestimmt eine Wirkung erzielen. Doch damit wird lediglich das Problem verlagert und nicht gelöst.

d) ***Festanstellungen statt Leihpersonal und Subunternehmen***

e) ***Lohnerhöhungen***