



DHL-Mitarbeiter

HANNIBAL HANSCHKE / PICTURE ALLIANCE / DPA

LOGISTIK

## Ring-Fahndung

Fahrer im Auftrag der Post-Tochter DHL Express haben sich öffentlich kritisch über ihren Arbeitgeber geäußert. Das Unternehmen will das nicht dulden.

**W**er künftig erwägt, sich im Fernsehen über seinen Arbeitsalltag zu äußern, sollte dies idealerweise ohne Ehering tun. Sonst steht er vielleicht bald ohne Job da.

An alles hatten die Autoren des NDR gedacht: Sie pixvelten Gesichter, Kennzeichen der Autos, verfremdeten die Stimmen der Fahrer, die für die Logistikfirma DHL Express Pakete ausfahren – so war es abgesprochen, die Angst vor Konsequenzen war zu groß. Doch den Ehering beachteten sie nicht. Er steckte am Finger des Paketzustellers, den ein Kamerateam des Politikmagazins „Panorama 3“ im September einen Tag lang bei seiner Arbeit begleitete, andere Kurierfahrer standen für anonyme Interviews zur Verfügung.

Das Magazin berichtete über von DHL in Abrede gestellte Dumping-Löhne, 12- bis 14-stündige Arbeitstage, den Verdacht der Scheinselbstständigkeit und illegalen Arbeitnehmerüberlassung sowie Vertragsstrafen bei „schlechter Zustellqualität“ beim Marktführer der Logistik-Branche. Die Expresssparte trägt mittlerweile fast ein Viertel zum Gesamtumsatz der Deutschen Post DHL bei. Im vergangenen Jahr verbuchte allein dieser Bereich erstmals mehr als eine Milliarde Euro Gewinn –

auf Kosten der Fahrer, so das Resümee des Films.

Der eine, der sich begleiten ließ, hat noch nicht einmal etwas gesagt, er war nur beim Ausüben seiner Tätigkeit zu sehen – trotzdem hat er jetzt ein Problem.

Statt sich ernsthaft mit den Vorwürfen auseinanderzusetzen, verwendeten DHL Express und seine „Servicepartner“, also Subunternehmen, viel Energie darauf, die Informanten des Senders aufzuspüren. Minutenlang werteten sie den Beitrag aus, analysierten den Gang des Fahrers, inspizierten die gezeigte Umgebung, um Rückschlüsse auf die Region ziehen zu können. Minute 1:42 lieferte schließlich ein entscheidendes Indiz: An der Hand des Fahrers für DHL-Pakete blitzte der Ring. Es wurden Kollegen befragt, wer einen solchen Schmuck trage, jemand petzte, schließlich wurde der Fahrer überführt.

Er ist, wie viele Fahrer, die für DHL Express tätig sind, selbständig. Offiziell fährt er auch nicht für die DHL, sondern für einen der zahlreichen „Servicepartner“ des Post-Unternehmens. Seinen Lieferwagen hat er erst vor einem Jahr für 40 000 Euro gekauft und mit einem Kredit finanziert.

Die Autos der selbständigen Fahrer sind vorschriftsmäßig im DHL-Design gehalten, die Boten tragen DHL-Berufskleidung, besuchen Pflichtschulungen bei DHL Express und werden nicht selten von deren Disponenten direkt angerufen, wenn sich an der Tour etwas ändert. Selbst die Scanner, mit denen Paket-Codes gelesen werden, müssen sie für etwa 50 Euro im Monat von DHL leasen.

Obwohl keiner dieser Fahrer direkter Mitarbeiter bei DHL Express ist, hat der Unternehmensbereich des Dax-Konzerns Deutsche Post DHL ein unmittelbares Zugriffsrecht. In den Verträgen mit den „Servicepartnern“ steht: „Der Auftraggeber

(DHL Express –Red.) behält sich das Recht vor, dem Einsatz einzelner Fahrer und Subunternehmer zu widersprechen ... ist zudem berechtigt, gegen einzelne Leute ein Hausverbot auszusprechen, der Servicepartner hat kurzfristig für Ersatz zu sorgen.“

Genau das befürchtet nun der überführte Fahrer. „Ob ich nach Weihnachten noch fahre, weiß ich nicht“, sagt er. Nach dem Fernsehbeitrag habe er einen Anruf erhalten, was er sich dabei gedacht habe, an dem Film mitzuwirken. Nun rechnet er damit, zum Jahreswechsel aussortiert zu werden. „Bis dahin brauchen die aber noch jeden Fahrer wegen des Weihnachtsgeschäfts.“

Schon seit längerem hat DHL Express die Betriebsräte im Verdacht, publikumswirksam Stimmung gegen die Methoden bei dem Zustellbetrieb zu machen. Die Arbeitnehmervertreter wollen erreichen, dass die Fahrer direkt bei DHL Express angestellt werden. Damit würde jedoch das „gesamte Geschäftsmodell von DHL Express zusammenbrechen“, sagt ein Sprecher, man wäre weder wettbewerbsfähig noch „flexibel genug, um auf Schwankungen reagieren zu können“.

In Deutschland ist es bislang jedoch nicht verboten, sich über Missstände bei seinem Arbeitgeber zu äußern, wenn ein öffentliches Interesse vorliegt. Es dürfte für DHL Express schwierig werden, Betriebsräte oder missliebige Mitarbeiter loszuwerden. Doch das Unternehmen denkt über Auswege nach.

Vergangene Woche kündigte die DHL-Express-Geschäftsführung bei einer Betriebsräteversammlung in Bonn an, eine Projektgruppe ins Leben zu rufen, die sich um die „Neuaufstellung und Bezahlung der Servicepartner“ kümmert. Das Konzept sieht vor, die selbständigen Kurierfahrer künftig stärker direkt zu disponieren und die Zwischenebene „Servicepartner“ möglichst zu umgehen. Die Fahrer sollen aber genauso schlecht bezahlt werden wie bisher. Der Vorteil: Teile der Margen, die bislang bei den Subunternehmern hängenblieben, könnte DHL Express künftig selbst einstreichen.

Zudem will die Führung künftig die bislang neun Regionen in Deutschland auflösen, die Tarifverträge kündigen und alle direkten Mitarbeiter aus Abteilungen wie Stationsleitung, Verwaltung, Dateneingabe, Disposition oder Umschlag virtuell zu einem Standort zusammenlegen. Der Vorteil hier: Betriebsräte wären nicht mehr in neun Regionen notwendig, sondern nur noch in einer. Nicht mehr erwünschte Mitarbeiter könnten entlassen werden.

Am Mittwoch dieser Woche findet im Hamburger Kongresszentrum CCH eine Betriebsrätekonferenz statt, auf der soll das Konzept erneut besprochen werden. Auch Post-Chef Frank Appel ist eingeladen.

JANKO TIETZ