



Ausschussdrucksache 20(9)357

19. März 2024

Frank Norkus
Betriebsratsvorsitzender Deutsche Post DHL
– Niederlassung Berlin 2 Hennigsdorf

Stellungnahme

Öffentliche Anhörung

Gesetzentwurf der Bundesregierung
Entwurf eines Gesetzes zur Modernisierung des Postrechts
(Postrechtsmodernisierungsgesetz – PostModG)

BT-Drucksache 20/10283

Antrag der Fraktion der CDU/CSU
Deutschlands Postmärkte der Zukunft – Zuverlässig,
erschwinglich, digital

BT-Drucksache 20/9733

am 20. März 2024

Deutsche Post AG
Niederlassung Betrieb Berlin 2
Betriebsrat

Deutsche Post AG · NL Betrieb Berlin 2 · Betriebsrat · 13660 Berlin

Deutscher Bundestag
Wirtschaftsausschuss

Leiter Sekretariat PA 9

Ihr Zeichen

Unser Zeichen **30.1**

Telefon **+49 3302 884-3010**

E-Mail **F.Norkus2@Deutschepost.de**

Datum **19.03.2024**

Seite **1 von 4**

Betreff **Stellungnahme zum Entwurf eines Postrechtsmodernisierungsgesetzes**

Sehr geehrter Herr Ministerialrat,

anbei übermitteln wir Ihnen die o.g. Stellungnahme des Betriebsratsvorsitzenden bei der Niederlassung Betrieb Berlin 2.

Stellungnahme zum Entwurf eines Postrechtsmodernisierungsgesetzes

Frank Norkus, Betriebsratsvorsitzender Deutsche Post DHL – Niederlassung Berlin 2 Hennigsdorf

Ausschluss von Fremdvergabe im Tarifvertrag

Als Betriebsrat waren wir erstmals in den 1980er Jahren mit Vorschlägen des Postvorstandes konfrontiert, Zustelleleistungen bei der Deutschen Post fremd zu vergeben und dafür Subunternehmen einzusetzen. Als Arbeitnehmervertreter*innen haben wir jedoch gute Erfahrungen mit dem Ausschluss der Fremdvergabe in unseren Tarifverträgen gemacht, insbesondere im Briefbereich.

Bei einem Postdienstleister sind die Zustelleleistungen das Kerngeschäft. Die Zusteller*innen sind das Gesicht zu den Kund*innen. Nur wenn dieses Kerngeschäft mit eigenem Personal betrieben wird, sind Qualität, Zuverlässigkeit und Vertrauen gewährleistet. Daneben geht es auch um den Arbeitsschutz, die Einhaltung von Arbeitszeitvorschriften und Pausen, die Bereitstellung von Arbeitsmitteln vom Fahrzeug bis zur technischen Ausstattung, die kompatibel mit den IT-Systemen sein muss, bis hin zum Erscheinungsbild und zur Arbeitskleidung. Zudem ist eine gute Ausbildung wichtig, um die Anforderungen erfüllen zu können. Nicht umsonst werden an die Postdienstleister seitens der Politik Anforderungen hinsichtlich Qualität der Dienstleistung, Leistungsfähigkeit und Zuverlässigkeit gestellt. Dabei geht es letztlich auch um das durch

NL Betrieb Berlin 2
13660 Berlin

Telefon +49 3302 884-0
Telefax +49 3302 884-3009
E-Mail nlbberlin2@deutschepost.de

Besucheradresse
Walter-Kleinow-Ring 8
16761 Hennigsdorf

Kontoverbindung
Postbank Köln

IBAN
DE49 3701 0050
0000 0165 03
BIC
PBNKDEFFXXX

Vorstand
Dr. Tobias Meyer
Vorsitzender
Oscar de Bok
Pablo Ciano
Nikola Hagleitner
Melanie Kreis
Dr. Thomas Ogilvie
John Pearson
Tim Scharwath

Vorsitzender des
Aufsichtsrates
Dr. Nikolaus
von Bomhard

Sitz Bonn
Registergericht Bonn
HRB 6792
USt-IdNr.
DE 169 838 187

das Grundgesetz garantierte Postgeheimnis und um die Sicherstellung des Datenschutzes. Aber es geht auch um die Sicherung von tariflich und sozialversicherungspflichtigen Arbeitsplätzen. Trotz aller Vorgaben im bestehenden Postgesetz und des ausdrücklichen Bekenntnisses von CSU-Postminister Bötsch bei der letzten Postreform hat sich in weiten Teilen der Postbranche ein Modell entwickelt, das von Lohn- und Sozialdumping gekennzeichnet ist.

Zusammenhang zwischen sozialen Standards und Qualität der Zustellung

Dass ein direkter Zusammenhang zwischen sozialen Standards und der Erbringung von guten, vertrauenswürdigen Postdienstleistungen besteht, verdeutlicht aber etwa der jüngste Berliner Postskandal: Über 100.000 Sendungen hat die Berliner Stadtreinigung im Müll gefunden. Schnell hieß es, die Zusteller*innen der Deutschen Post oder der PIN AG seien dafür verantwortlich. Recherchen von uns, aber auch des Tagesspiegels haben jedoch ergeben, dass die Verantwortung ein Postdienstleister getragen hat, der mit der Zustellung Subunternehmen beauftragt hat. Es wurden nicht nur Briefe in den Müllkästen der Stadtreinigung gefunden, sondern tausende Briefe wurden in Briefkästen der Deutschen Post „entsorgt“. Die Berliner Zeitung BZ fand schließlich heraus, dass dieser Subunternehmer unter Mindestlohn bezahlt. Selbst unter Mithilfe der Familie konnten die Sendungen nicht zeitgerecht zugestellt werden. Dies ist jedoch kein Einzelfall: Laut einer Untersuchung unter den Betriebsräten landen rund eine Million Sendungen wie eben beschrieben im Netz der Deutschen Post. Technisch handelt es sich dabei um sog. „Fundbriefe“. Sie werden 12 Wochen zur Abholung bereitgehalten und dann gemäß einer Anweisung der Bundesnetzagentur aus dem Jahr 2001 vernichtet. Seit 2001 ist jedoch niemand von der Bundesnetzagentur bei uns und den anderen Betriebsräten aufgetaucht, um diesen Skandal, dass rund 1 Million Sendungen pro Jahr niemals den Empfänger erreichen, aufzuarbeiten. Was wir jüngst beobachten, ist, dass auch warentragende Sendungen von Paketzusteller auf diese Weise „entsorgt“ werden und bei uns in den Betrieben über die Briefkästen landen. Weil die letzte Meile zu aufwendig, zeit- und kostenintensiv ist, entledigt man sich so einer aufwendigen Zustellung in abseits gelegenen Gebieten. Diese Vorgänge machen deutlich, dass gute soziale Standards und die Erbringung guter, zuverlässiger Dienstleistungen immer zusammen gesehen werden müssen. Wenn sich die Deutsche Post als Branchenprimus nun ebenfalls auf den Weg macht, ihre Zustellorganisation so umzubauen, dass Subunternehmerstrukturen Löhne und Sozialleistungen drücken, lässt sich erahnen, was auf die Branche zukommt. Deshalb kämpfen wir in den Vertragsverhandlungen mit dem Vorstand der Deutschen Post DHL AG so dafür, dies auszuschließen.

Fälle struktureller Kriminalität in den Subunternehmerketten

Wir Betriebsräte sehen dringenden Handlungsbedarf, gegen die in der Paketbranche weit verbreiteten Subunternehmerketten vorzugehen, und können die Berichte des Zolls nur bestätigen: Wir haben es in der Paketbranche im erheblichen Umfang mit Sachverhalten, die der schweren strukturellen Kriminalität zuzuordnen sind, zu tun. Auch nach unseren Erkenntnissen geht man in der Branche sehr arbeitsteilig vor, um zu tarnen, täuschen, tricksen und sich so wirtschaftliche Vorteile zu erschleichen. Es wird planmäßig ein System von tatsächlich aktiven Unternehmen und gewerblich registrierten, aber tatsächlich inaktiven Unternehmen geschaffen, die durch Strohleute geführt werden. Ziel dieses Systems ist es, Kontrollbehörden zu täuschen und die tatsächlichen Verantwortlichkeiten zu verschleiern, um fortgesetzt und in erheblichem Umfang durch Straftaten wirtschaftliche Vorteile zu erzielen. So finden wir Arbeitnehmer*innen von Subunternehmen vor, die häufig mit ungekennzeichneten Mietfahrzeugen (z. B. weiße Lieferwagen ohne Firmenlogos o. ä.) ausgestattet werden. Nicht unüblich ist, dass in der Paketzustellung Pakete auf weitere Fahrzeuge, beispielsweise auf Autohöfen, Garagen und Parkplätzen, verteilt werden.

Die Zollbehörden leisten sicherlich gute Arbeit. Wenn jedoch Kontrollen systematisch umgangen und Arbeitnehmer*innen kaum geprüft werden können, läuft die beste Kontrollabsicht ins Leere. Dies gilt insbesondere dann, wenn Beschäftigungsverhältnisse nicht mehr nachvollzogen werden können und eine

zuverlässige Zuordnung eines Arbeitnehmers zu einem Arbeitgeber nicht mehr vorgenommen werden kann, und wenn innerhalb der Subunternehmerstruktur wechselweise auf den Auftraggeber oder weitere Subunternehmer verwiesen wird. Dass es sich hierbei keineswegs nur um Einzelfälle handelt, zeigt eine Recherche der Berliner Zeitung vor ein paar Tagen, nach der immerhin 53 Millionen Bußgelder erhoben wurden. Selbst Unternehmen wie HERMES, mit seiner nach außen postulierten strengsten Selbstverpflichtung der Branche, landete jüngst wiederholt in den Schlagzeilen: Über drei Firmen sollen Kriminelle über Subunternehmerstrukturen ihre Paketboten überwiegend schwarz bezahlt und zwischen 2018 und Januar 2023 in 1.000 Fällen keine Sozialabgaben für ihre Mitarbeiter*innen abgeführt haben. Meist wurden die Zusteller*innen offiziell als Mini-Jobber angestellt, der restliche Lohn wurde unter der Hand bezahlt. So konnten die Paketboten zusätzlich Aufstockerleistungen einstreichen. Daneben sollen sie Steuern hinterzogen haben. Von 2016 bis 2022 wurden keine Steuererklärungen abgegeben. Insgesamt bezifferten die Staatsanwälte den Schaden auf knapp 17 Millionen Euro. Ein ähnliches System wurde laut Focus vom 16.01.2024 mit einer weiteren Firma aufgebaut (150 Autos, 170 Fahrer). Beinahe im gesamten Kölner Raum will die Gesellschaft die Auslieferung für den Paketdienst Hermes übernommen haben. Auch das Unternehmen UPS, das mit Ver.di Tarifverträge hat und die Hälfte seiner Paketboten in Eigenbeschäftigung hält, den Rest aber mit Subunternehmen austragen lässt, steht am Pranger.

Zu schwere Pakete: Notwendigkeit von Zwei-Personen-Handling und Kennzeichnung schwerer Pakete

Im Schnitt werden fast 16 Millionen Paketsendungen pro Tag in der Branche zugestellt, davon ca. 9 Millionen an private Haushalte. Dieser Trend setzt sich spätestens seit der Corona-Krise fort. Das Sendungsvolumen wird bis 2025 voraussichtlich auf 5,7 Milliarden Sendungen (4,5 Milliarden in 2021) ansteigen. Der Peak im Weihnachtsgeschäft liegt bei 750 Millionen Sendungen. Während ein schweres Paket früher die Ausnahme war, bestellen sich die Bürger*innen heute online alles Mögliche nach Hause. Dabei ist an der Größe eines Pakets auch längst nicht mehr zu erkennen, wie schwer es sein könnte. Pro Arbeitstag bedeutet dies für einen Paketboten: Aufnehmen der Pakete im Zustellstützpunkt ab Band, Verladen ins Zustellfahrzeug, Umladen im Zustellfahrzeug, Ausladen aus dem Fahrzeug, Auslieferung an den Kunden. Paketzusteller*innen tragen dabei regelmäßig Pakete mit Gewichten weit über 20 kg, oft über lange Distanzen, weil kein Parkplatz am Zustellort vorhanden ist. Als Betriebsräte haben wir errechnet, dass ein Zusteller in unserer Niederlassung täglich im Schnitt 2 Tonnen austrägt. Aufgrund dieser Belastung fordern wir eine Gewichtsbeschränkung von 20 kg für Paketsendungen im sogenannten Ein-Personen-Handling sowie eine Kennzeichnungspflicht von schweren Paketen. Denn die starke Belastung führt einerseits zu der Frage, wie die Kolleg*innen dies bis zu Rente mit 67 Jahren durchhalten sollen. Darüber hinaus beobachten wir auch mit Sorge den hohen Krankenstand, der gerade auch im Vergleich mit Berufen aus dem Verkehrsgewerbe oder gar der Baubranche der höchste ist. Dabei ist ein Drittel der Arbeitsunfähigkeits-Tage in der Branche durch die starke Belastung indiziert. Nach wie vor werden Pakete bis an die Wohnungstür ausgeliefert. Bei Altbauten ohne Fahrstuhl, wie wir sie hier in Berlin in der Regel antreffen, bedeutet dies eine ständige Herausforderung. Die Folgen sind extreme hohe körperliche Belastungen, die häufig Skeletterkrankungen nach sich ziehen. Eine Arbeitsgruppe des Hauptverbandes der Berufsgenossenschaften (HVBG) hat Orientierungswerte zu Hebe- und Tragehäufigkeit von Lasten für eine Ganztageschicht erstellt, die wir als Betriebsräte begrüßen: Daraus ergibt sich die Empfehlung, dass Männer ein Lastgewicht von bis zu 20 kg maximal bis 250-mal pro Schicht „Heben, Absetzen, Umsetzen und Halten (< 5 Sekunden)“, maximal bis 100-mal pro Schicht bis zu 30 m und maximal bis 50-mal pro Schicht weiter als 30 m tragen sollen. Lastgewichte mit 25 kg und mehr sollen nur in Verbindung mit speziellen präventiven Maßnahmen gehoben oder transportiert werden. Bei Frauen sollen Lastgewichte mit 15 kg und mehr nur in Verbindung mit speziellen präventiven Maßnahmen gehoben und transportiert werden. Eine „Sackkarre“ ist im Übrigen keine geeignete „präventive Maßnahme“, wenn Pakete mit über 20 kg Gewicht in einem Haus mehrere Treppen hochgezogen werden müssen. Denn eine stabile Sackkarre kommt auf ein zusätzliches Gewicht von ca. 20 kg, die anschließend auch wieder das Treppenhaus hinunter

transportiert werden sowie aus dem Zustellfahrzeug aus- bzw. anschließend wieder eingeladen werden muss. Das gilt auch für elektrische Steighilfen, die je nach Bauart ein Gewicht von über 30 kg haben.

Vergleich mit Luftfracht und Baugewerbe

Auch der Rückgriff auf Lösungen aus der Luftfracht, etwa das aktive Exoskelett, ist für den Zustellvorgang noch nicht erprobt. Über einen Einsatz in der Zustellung könnte frühestens in einigen Jahren nachgedacht werden, wenn das System technisch ausgereift ist. Für den heutigen Bedarf in der Zustellung ist dies jedoch noch nicht einsatzfähig.

Wie schwer darf es im Vergleich im Baugewerbe sein? Die Berufsgenossenschaft Bau hat durch strenge Regeln die Krankentage in der Branche deutlich gesenkt:

- Hebt man Lasten seltener als einmal pro Stunde, sind 25 kg das zumutbare Höchstgewicht für kurze Distanzen.
- Müssen Lasten fortdauernd mehrfach je Stunde gehoben werden, reduziert sich die zumutbare Last: Zweihandsteine der Maurer sollen darum nicht mehr als 12 kg wiegen, wenn sie ohne Unterstützung durch einen Mini-Kran verarbeitet werden.
- Wenn dauernd Gewichte mit einer Hand gehoben werden, liegt die empfohlene Grenze der Zumutbarkeit bereits bei 5 kg.

Derlei Vorgaben fehlen in der Zustellung. Aufgrund der Entwicklungen in der Branche in den letzten Jahren besteht hier Handlungsbedarf: Für Pakete über 20 kg Gewicht ist die einzige geeignete präventive Maßnahme, die dem erforderlichen Gesundheitsschutz gerecht wird, eine zweite Person in der Auslieferung. Schwere Pakete in der Ein-Personen-Zustellung dürfen daher maximal 20 kg wiegen, Pakete über 20 kg müssen zwingend in der Zwei-Personen-Zustellung zugestellt werden. Schwere Paket müssen zu dem deutlich erkennbar gekennzeichnet werden.

Zu unserer Entlastung senden wir Ihnen die uns übermittelten Unterlagen zurück.

Mit freundlichen Grüßen

Frank Norkus
Betriebsratsvorsitzender