

Sub Sub: Das moderne Aftervasallen Prinzip

Nicht nur in der KEP-Branche gibt es Probleme mit der sozialen Marktwirtschaft

Die Paketdienste haben in der letzten Zeit einen schweren Stand. Sie werden von allen Seiten angegriffen, Ausbeuter zu sein. Dabei gibt es deutliche Unterschiede. Paketzustellungen sind generell prekäre Beschäftigungsverhältnisse, mal krass, mal weniger krass, aber selten auskömmlich.

Wir haben generell in unserer reichen Gesellschaft ein Problem mit einfachen Tätigkeiten, für die Unternehmen lieber Unternehmer einsetzen, statt selbst die Verantwortung zu übernehmen. Das Prinzip ist uralt und wurde auch in der Moderne nicht geändert. Heute heißen die Praktiken Sub-Sub-Verhältnisse. Zu adeligen Zeiten nannte man die Kleinsten Aftervasallen.

Wie die Geschichte der modernen Gesellschaft zeigt, ist der soziale Erfolg und der gesellschaftliche Reichtum nicht allein den Unternehmen zu überantworten. Es braucht gesellschaftliche Rahmenbedingungen, die freies Handeln in ihre Schranken verweist. Diese Rahmenbedingungen der heutigen Reichtumverteilung tragen den Namen „Soziale Marktwirtschaft“.

Die Bedingungen zu schaffen die durch die Anforderungen einer sozialen Marktwirtschaft zu setzen sind, ist Aufgabe der Politik. Sie muss gesellschaftliche Verantwortung zeigen. Unternehmen haben im Grundsatz kein Interesse, für die Gesellschaft Verantwortung zu übernehmen. Sie wollen Gewinnen erzielen, nahezu egal wie. Doch: Menschen sind keine Maschinen. Der Anteil an Produktionskosten lässt sich bei Maschinen durch den Einsatz immer besserer Technik senken. Menschliche Arbeit zu intensivieren, hat dagegen natürliche Grenzen.

Die fehlende soziale Verantwortung, die bei den Paketdiensten vorherrscht, ist auch bei den Briefdiensten zu finden. Sie war schon einmal Thema einer großen Auseinandersetzung um den Postmindestlohn, den die Politik so verwässert hat, dass der Aufstand notwendig war. Durch eine Reduzierung auf hauptsächlich Briefdienst statt hauptsächlich Postdienst traf der Postmindestlohn nur die kleinen Unternehmen.

Auch bei den Postagenturen sind die Verhältnisse nicht anders. Die Provisionen für die Annahme von Paketen und Briefen sind so gering, dass schon

manche Gemeinde eingesprungen ist, um das „Postamt“ zu erhalten.

Und wenn man über die KEP-Branche hinausschaut, dann stößt man überall auf Sub-Sub-Verhältnisse und Billiglöhne. Das bekannteste Beispiel ist das Baugewerbe, dessen prekären Verhältnissen man einst durch Mindestlöhne begegnen wollte und mit der gesetzlichen Rahmen für Branchenmindestlöhne begann.

Die Gewerkschaften favorisieren den gesellschaftlichen Mindestlohn. Ob er die Lösung ist, sei dahingestellt. Ein gesellschaftlicher Mindestlohn könnte helfen. Wenn Zusteller besser als jetzt bezahlt werden müssen, dann müssten auch die Paketdienste mehr an ihre Systempartner auszahlen. Doch das wäre nur eine indirekte Lösung, weil kontrolliert werden müsste, ob der Mindestlohn tatsächlich gezahlt wird.

Genau hier liegt der Kern des Problems: Gesetze und Verordnungen ergeben nur Sinn, wenn sie befolgt und durchgesetzt werden. Der BdKEP fordert daher ein ganzes Paket von Maßnahmen

Durchsetzung der Gesetze und Verordnungen, Betriebswirtschaftliche Lehrgänge für Unternehmensgründungen durch Industrie- und Handelskammern, Mehr Ausbildung durch die Betriebe und Korrekte Auszahlungen.

Durchsetzung der Gesetze und Verordnungen

Für kleine und mittelständische Betriebe ist es wichtig, dass die wettbewerblichen Rahmenbedingungen für alle Unternehmen gleich sind. Wenn Betriebe sich nicht an Gesetze und Verordnungen halten müssen, weil es nicht auffällt bzw. sie nicht kontrolliert werden, dann sinken die Billigangebote ins Bodenlose. Vorwiegend sind hier das Bundesamt für Güterverkehr (BAG), die Bundesnetzagentur (BNetzA) und die Finanzkontrolle Schwarzarbeit (FKS) des Zolls aufzufordern, ihre Kontrollen durchzuführen und sich die notwendigen fachlichen Kenntnisse der Tricks anzueignen. Der BdKEP fordert daher diese drei Behörden personell besser

auszustatten und sich Branchenkenntnisse anzueignen.

Im Fall der Paketdienste muss kontrolliert werden, ob die Betriebe die gesetzlichen Arbeitszeitschriften einhalten, wie auch die Lenk- und Ruhezeiten, sofern sie vorgeschrieben sind. Dazu gehört die Kontrolle der Ladungsgewichte bei den meist kleineren Fahrzeugen (unter 3,5 Tonnen zulässige Gesamtmasse). Wenn aus personellen Gründen die Überwachung ausfällt, werden mehr und mehr Betriebe darauf setzen, nicht erwischt zu werden, allein um ihre Dienste billiger anbieten zu können.

So ist es der Deutschen Post nicht zu verdenken, das Angebot vieler Gemeinden anzunehmen, die Agentur ins Rathaus zu holen. Die Netzentur schweigt bis heute dazu, trotz wettbewerblicher Unlauterkeit.

Überwacht werden müssen nicht nur die korrekte Anstellung, sondern auch die Lohnzahlungen. Die Speditionsbranche gibt durch Tarifverträge für KEP-Dienste vor, dass Löhne für Zusteller- länderspezifisch unterschiedlich - bei etwa zehn Euro liegen. Da durch Gerichtsentscheidungen festgelegt ist, dass übliche Lohnzahlungen nicht um mehr als 30 Prozent unterschritten werden dürfen, ist das auch durch den Zoll und die Deutsche Rentenversicherung zu kontrollieren.

Kaufmännisches Grundwissen

Betriebe mit Fahrzeugen von weniger als 3,5 Tonnen zulässiger Gesamtmasse unterliegen nicht dem Güterkraftverkehrsgesetz und bedürfen daher keiner Genehmigung. Das schreibt die EU europäischheitlich vor. Das ist auch gut so, denn irgendwo hat der Güterkraftverkehr seine Grenze. Da aber Betriebswirtschaft nicht zum Humboldt-schen Bildungsideal gehört, wird es in der Schule nicht unterrichtet. Und dieser Mangel zeigt sich.

Bei vielen Firmengründungen fehlt schlicht das kaufmännische Grundwissen. Jede Firmengründung oder Gewerbeanmeldung sollte daher zukünftig nur möglich sein durch Abschluss einer Prüfung vor der Industrie- und Handelskammer (IHK) in betriebswirtschaftlichem Rechnen für Kleinunternehmen möglich sein.

Gerade bei Sub-Sub-Strukturen verlassen sich Kleinstunternehmer zu sehr darauf, dass der Generalunternehmer bereits ausgerechnet hat, was Kleinunternehmen benötigen, um bestehen zu können. Zumindest klingt das bei Berichten über Pleiten immer wieder durch. Man baut darauf, dass

Großfirmen anständig agieren. Das ist naiv und gereicht den Großunternehmen zum Vorteil.

Hier tragen die Industrie- und Handelskammern eine gesellschaftliche Verantwortung. Sie sollten sich zusammen mit dem BdKEP dafür einsetzen, dass der Gesetzgeber über eine solche Prüfung nachdenkt.

Mehr Ausbildung durch die Betriebe

Ausbildung ist originär die Ausbildung von Angestellten und nicht von Unternehmern. Doch zum einen zwingt die Ausbildung den Ausbildungsbetrieb dazu, seinen Betrieb genauer zu betrachten.

Zum zweiten können Kleinbetriebe Ausbildungsoperationen mit Großbetrieben eingehen, wie etwa das Paketzustellunternehmen mit seinem Auftraggeber. So könnte sich ein anderes Klima der Auseinandersetzung um die Vertragsverhältnisse herausbilden. Schließlich liegt Qualifizierung auch im Interesse der Generalunternehmer. So fordert der BdKEP von Hermes und Co: Wer Zustellqualität erwartet, sollte Ausbildung fördern, statt durch Strafzahlungen Qualität erzwingen zu wollen.

Zum dritten ist belegt, dass kaufmännisch Ausgebildete einer eigenen Unternehmensgründung gegenüber nicht abgeneigt sind, da sie das Geschäft kennengelernt haben und über kaufmännisches Wissen verfügen

Ausbildung mag vielfach nur als betriebsinterne Ausbildung zu verstehen sein, wie UPS sie betreibt. Dagegen ist nichts einzuwenden. Besser wäre es aber, aus Sicht der Auszubildenden den KEP-Ausbildungsberufen den Vorzug zu geben. Im KEP-Bereich scheitert Ausbildung jedoch an der wirtschaftlichen Lage vieler Kleinbetriebe

Korrekte Auszahlungen

Die meisten KEP-Dienste, darunter in großem Stil einige Paketdienste, verschaffen sich einen Zusatzgewinn, indem sie Treibstoffaufschläge berechnen. Die werden vielfach nicht an die selbständigen Unternehmen ausgekehrt, bei denen diese Kosten entstehen. Der BdKEP sieht hier gegenüber den Versendern den Tatbestand der Unlauterkeit erfüllt - und hofft, dass Versender das durchschauen und Rückforderungen stellen. Das Paketzustellunternehmen traut sich in der Regel nicht, die Auszahlung des Zuschlages einzufordern.

Doch damit nicht genug. Radikal sind die Verhältnisse, wenn es um Transportschäden geht. Grundsätzlich wird der Zusteller als der Verursacher angesehen. Und falls er seine Unschuld nicht beweisen kann, zahlt er. Eine gewisse Radikalität mag im Gewerbe notwendig sein. Im Fall der Transportschäden ist dieser Auftritt rechtlich bedenklich, denn es haftet immer der Erstfrachtführer. Es sei denn, er kann dokumentieren, dass der Schaden beim nachfolgenden Frachtführer entstanden ist. Doch hier offenbaren sich die vermeintlichen Organisationsmängel vieler KEP-Dienste.

Im Detail geht es auch um die Strafen, die Kleinunternehmer permanent zahlen müssen, weil sie die hochgesteckten Ziele des Generalunternehmers häufig nicht erfüllen können. Strafzahlungen bei Vertragsverletzungen sind zwischen Unternehmen üblich. Ob sich hier allerdings gleichberechtigte Unternehmenspartner gegenüberstehen, ist fraglich.

Zumindest ist lange bekannt und wissenschaftlich zweifelsfrei bewiesen, dass nur Belohnungen zum Erfolg führen. Dieses Denken scheint jedoch nur bei

wenigen Unternehmen angekommen zu sein. Man verharrt lieber im frühkapitalistischen Handeln

Wenn die Forderungen des BdKEP umgesetzt werden, verteuern sich die Logistikkosten beziehungsweise Paketkosten. Der Versender wird bezahlen müssen. Die Versandkosten wären dann aber realistisch

Dass sich die Zustände verbessern, verhindert auch die Deutsche Post, die als noch größter Anbieter von Paketdienstleistungen die Paketpreise künstlich niedrig hält – vermutlich quersubventioniert aus dem Briefbereich.

Es besteht Handlungsbedarf, und zwar schnell. Der BdKEP fordert von der Politik, sich für gerechteren Wettbewerb einzusetzen und den Fortschritt der sozialen Verantwortung voranzutreiben. Bis dahin hängt es mal wieder am Verbraucher, ob er dem Zusteller für jedes Paket einen Euro zusteckt.

Rudolf Pfeiffer