

MOIN, PAKETPOST!



1



2



3



4

DEUTSCHE POST AG – Paketzusteller Axel Seng lässt sich auch von Black Friday, Cyber Monday und Weihnachtsstress nicht aus der Ruhe bringen

Text: Robert B. Fishman
Fotos: Jelca Kollatsch

Ein kalter Wind pfeift über eine vierspürige Kreuzung. Dröhnende Lkws ziehen Regenschleier durch den noch dunklen Morgen. Öd-Deutschland am Südrand von Hannover: flache, gesichtslose Gewerbebauten, ab und zu ein kahler Baum, matschig-braune Grünstreifen. Ein einziger Fußgänger wartet eine gefühlte Ewigkeit auf „Grün“. Die Ampelschaltung lässt ihn nur in Raten über die Bundesstraße. Ein Radler kämpft sich durch die nasse Finsternis. Im Licht der Auto-Scheinwerfer leuchtet seine gelb-rote Warnjacke mit dem Schriftzug DHL. 7 Uhr 15: Schichtbeginn in der Zustellbasis Hannover Süd.

Zweimal die Woche fährt der 56-Jährige derzeit für die Deutsche Post Pakete aus. Ein Knochenjob, vor allem kurz vor Weihnachten und nach dem noch jüngeren Konsumrausch-Wochenende, das wie der Weihnachtsmann erst vor ein paar Jahren aus den USA importiert wurde: Am „Black Friday“ und „Cyber Monday“ nach dem US-amerikanischen Feiertag Thanksgiving locken Online-Händler Kunden mit vielen Sonderangeboten. Der Handelsverband Deutschland (HDE) rechnet mit Aktionsumsätzen an diesen beiden Tagen von rund 2,4 Milliarden Euro, 15 Prozent mehr als 2017, Umsätze, die allein mit Angeboten gemacht werden.

Ein Knochenjob

Der Kaufrausch im Netz beflügelt auch das Geschäft der Paketdienste, die laut dem Bundesverband für Paket und Expresslogistik 2017 täglich mehr als 11 Millionen Sendungen zugestellt haben. Und es werden immer mehr: Auch für dieses Jahr rechnet der Verband mit mehr als 5,5 Prozent Wachstum. Sind es an normalen Tagen etwa 4,5 Millionen Pakete, liefern allein die Deutsche Post und ihre Tochter DHL mit ihrem Ableger Delivery um Weihnachten herum täglich bis zu 13 Millionen, an wenigen Spitzentagen bis zu 19 Millionen Pakete und Päckchen aus.

Axel Seng ist keiner, der klagt. Er mag seinen Job. 1990, als er bei der Post angefangen hat, stritten die Gewerkschaften für die 35-Stunden-Woche. „Damals hätte sich hier nichts geändert, wenn man sie eingeführt hätte“, merkt er lakonisch an. Die Zusteller hatten ihre Stammbesirke, fingen morgens um 7 an und waren spätestens um 14 Uhr wieder zu Hause.

Seng hatte gerade sein Studium abgebrochen. Er brauchte einen Job, um die BAFÖG-

Schulden zurückzuzahlen. Sein Mitbewohner gab ihm den Tipp, es bei der Post zu versuchen. Der Liebe wegen war der Harburger von seinem Studienort Bonn nach Hannover gezogen. Und heuerte als Paketzusteller bei der Post an.

Die Post, damals Staatsbetrieb mit vielen Beamten, schrieb rote Zahlen. Waren kaufte man im Laden oder bestellte sie per Postkarte aus dem Versandhauskatalog. Private Dienste wie dpd oder UPS bedienten in Deutschland nur wenige gewerbliche Kunden. Pakete brachte die Post.

Die Welt der Postler änderte sich 1994, als die schwarz-gelbe Regierung unter Helmut Kohl die Bundespost privatisierte. Nach dem Untergang des „real existierenden Sozialismus“ sollte der freie Markt nicht nur den Osten Deutschlands in die versprochenen blühenden Landschaften verwandeln. Die Bundespost hieß nun Deutsche Post AG.

„Wir wollen alles tun, um eure Arbeitsplätze zu erhalten“, habe ein Vorgesetzter auf einer Betriebsversammlung verkündet. Axel Seng sah die neuen Dienstpläne mit den deutlich längeren Touren und den rollierenden Schichten. Er fragte in seiner trocken-norddeutschen Art: „Was nützt mir das, wenn ich mit 40 die Knochen kaputt habe?“ Geantwortet habe ihm der Redner darauf nicht.

60 Pfund Katzenstreu in den vierten Stock

Während die Zusteller ihre letzten Pakete einladen, ist es draußen etwas weniger dunkel geworden. Hell wird es an diesem trübem Novembertag nicht. Um kurz vor 9 startet Seng seinen Wagen mit fast 200 Paketen Fracht. Im Schnitt wiegt jedes Paket 2 bis 3 Kilo, aber er schleppt auch Gartenmöbel, Matten, Fernsehgeräte oder 60 Pfund schwere Säcke mit Katzenstreu in den vierten Stock. Ärgerlich wird Seng, wenn er Weikisten ins Dachgeschoss wuchtet, um dort zu erfahren, dass die doch in den Keller gehören.

Im engen Altbau-Stadtteil Linden mit seinen vielen Kneipen, Cafés und Läden muss er heute nur ein paar kleinere Pakete ausliefern. „Die Fahrerei wird immer schlimmer“, sagt Seng, während er das Auto konzentriert durch den allmählich abflauenden, morgendlichen Berufsverkehr steuert. In den Innenstädten finden die Paketfahrer kaum noch einen Platz, wo sie ihren Wagen lassen können. Oft stehen sie in zweiter Reihe, auf dem Geh- oder Radweg. Hinter ihm stauen sich die Autos. Manche hupen.

Axel Seng hat Glück. Der größte Teil seines Zustellbezirks liegt im Stadtrand-Viertel Badstedt zu beiden Seiten einer vierspürigen Ausfallstraße, in Gewerbe- und Mischgebieten. Er beliefert Privatwohnungen, Läden und kleine Firmen. Die meisten kennen ihn.

„Moin“, grüßt die Frau hinter der Kasse in einem Tierfutterladen mit einem Nicken und unterschreibt die Empfangsquittung, während sie die Waren auf dem Förderband weiter scannt. Unaufgeregte Routine. In einer stillen Werkstatt freut sich ein Mitarbeiter, seinen Paketboten mal wieder zu sehen. Ein paar Worte über das Wetter, die Arbeit, den Chef und weiter geht es.

„Meine Kunden sind nicht die Versender, sondern die Leute, die ihre Pakete bekommen“, sagt Seng. Die meisten mag er. Mehr als zehn Jahre lang ist er täglich die gleiche Strecke gefahren, kannte seine Empfänger*innen. Dann wurde er Teil-Freigestellter in der Schwerbehindertenvertretung. Nun hilft er Kolleginnen und Kollegen an dreiviertel Arbeitstagen beim Ausfüllen von Antragsformularen, begleitet sie bei Gesprächen mit Vorgesetzten und schreibt Stellungnahmen für die Arbeitsagentur. Schon seit langem „schwerbehindert“ passt Seng nicht. „Ich nenne sie ‚Leistungsgewandl‘. Wenn sie den richtigen Arbeitsplatz haben, leisten sie genauso ihre 100 Prozent wie andere“ – wie etwa der Lernbehinderte, der zuverlässig und schnell wie alle anderen Pakete verlädt und sortiert.

Axel Seng engagiert sich bei ver.di, saß für die Linke im Stadtrat seines Heimatorts.



Ein Jahr lang hat er im Jugendstrafvollzug auf der Hamburger Gefängnisinsel Hahnöfersand gearbeitet. Dann wollte er etwas machen, „damit die Jungs nicht so schnell wiederkommen“. Nach der Entlassung gerieten die meisten wieder in ihre alte Clique und „waren bald wieder da“. Seng hatte Landwirt gelernt. Da lag es nahe, einen Bauernhof zu pachten, auf dem die Ex-Häftlinge in ein stabiles Leben finden sollten. Mitstreiter fand er, aber niemanden, der das Geld für ein solches Vorhaben aufbringen konnte. Die Idee, doch noch einmal zu studieren, diesmal Sozialpädagogik, verwarf er. Zu teuer. „Ich wollte meinen sicheren Job bei der Post nicht aufgeben“, sagt er und klingelt an der Tür. Er ist schon mal weg bereuen. Er kenne Sozialpädagogen, die trotz eines Studienabschlusses nur 1.500 Euro netto im Monat bekommen.

„Ich war bei der Post zur richtigen Zeit am richtigen Ort“, sagt er und erinnert sich an einen Lehrgang während seines ersten Jahres. Wer schnell sein muss, kann nicht lange warten, bis der Empfänger oder ein Nachbar die Tür aufmacht. Dann landet eben eine Benachrichtigungskarte im Briefkasten. Wer das Pensum nicht schafft und mit Restbe-

ständen im Auto zurückkommt, belastet den Kollegen, der die Ladung am nächsten Tag mitnehmen muss. So stünden viele Paketfahrer auch psychisch unter Druck. Schließlich wolle jeder seine Arbeit gut machen.

Die Paketlawine rollt weiter

Draußen regnet es inzwischen. Rein ins Auto, ein paar Meter weiter fahren, Paket aus dem Regal holen, raus aus dem Auto. Ihm sei nicht so, als würde er seinen Weg bereuen. Er kenne Sozialpädagogen, die trotz eines Studienabschlusses nur 1.500 Euro netto im Monat bekommen.



6

seine Arbeit mag und an „seinem“ Laden oft leidet. Sauer wird er, wenn Leute behandelt werden wie der Kollege, der seinen Job macht und davon seine Familie ernähren muss. Die Post hat ihm den befristeten Vertrag ohne Vorwarnung nicht verlängert, weil seine Vorgesetzten angeblich mit der Leistung nicht zufrieden waren. „Warum“, fragt Seng, „hat ihm das vorher niemand gesagt?“

Die Post kommt gegen die Paketlawine kaum noch an. „Die brauchen meist ein halbes Jahr, bis sie die Zustellbezirke den wachsenden Mengen anpassen“, sagt Seng. Deshalb eilen die Fahrer ihrem Soll immer wie im „Hase und Igel“-Spiel hinterher. „Pakete, bitte drei mal hupen“ steht auf einem handgeschriebenen Zettel an einem Zaun. Dahinter wohnen junge Leute in Bauwagen und selbstgezimerten Hütten. „Die Wagenburg“ heißt das einst besetzte Gelände, das die Stadt inzwischen legalisiert hat. Axel Sengs Auto steht auf der anderen Straßenseite. Er überlegt einen Moment. Dann dreht er den Türgriff. Das Tor öffnet sich. Vor einem der Bauwagen steht eine junge Frau. Sie holt ihren Nachbarn, der das Päckchen zögerlich entgegennimmt, nickt und in seiner Behausung verschwindet. Andere begrüßen den Paketboten freudig. Der weiße Wuschelhund aus einer Wohnung im Haus gegenüber stürzt schwanzwedelnd

auf ihn zu und bekommt, was er erwartet: ein Leckerli aus der Jackentasche. „Der ist mir schon bis ins Auto hinterhergelaufen“, erzählt Axel Seng von den schönen Seiten seiner Tour.

Routiniert fährt er seine Strecke ab. Lieber hängt er ein paar Minuten dran, als zu hetzen. Der ruhige, ausgeglichene Mann liebt die Freiheit, sich seine Arbeit selbst einzuteilen. Als Betriebsrat sieht er, wie immer weniger Kollegen das Rentenalter erreichen. 50 bis 60 Prozent hätten Probleme mit den Knochen und den Gelenken. Seng selbst hatte mit 47 einen Bandscheibenvorfall. Seitdem geht er regelmäßig zum Ausgleichssport.

Auch für „seine“ Kunden nimmt sich der Paketbote Zeit. Eine alte Dame habe ihm kürzlich an der Tür erzählt, dass sie sich so sehr nach frischen Brötchen sehne, aber den Weg zum Bäcker nicht mehr schaffe. Spontan entschied er sich, ihr auf der Tour die ersehnten Schrippen zu bringen. „Die war überglücklich und hat mir einen langen Dankesbrief geschrieben, so richtig mit Schreibmaschine“, wie früher“, sagt Axel Seng. Über sein Gesicht huscht ein Lächeln.

- 1 Damit er die Pakete bei der Auslieferung griffbereit hat, sortiert Axel Seng alle in seinem Wagen vor
- 2 Bis zu 100 Kilo wiegen die Gitterwagen, in die ihm seine Kollegen vom Verteilzentrum die Pakete für die Beladung packen
- 3 Knapp 200 Pakete muss Axel Seng an diesem Tag ausliefern
- 4 Man kennt sich. Ein paar Worte über das Wetter, die Arbeit, den Chef – und schon geht's weiter
- 5 Ladestation – Axel Seng zieht sich seinen Paketwagen zur Laderampe
- 6 Alle Pakete sind ausgeliefert, Axel Seng hat Feierabend

Wachsende Branche, prekäre Bedingungen

Nur zwei der fünf großen Paketdienste in Deutschland arbeiten überwiegend mit eigenen, fest angestellten Zusteller*innen. Das ist die Deutsche Post AG und die zum Postkonzern gehörenden 46 regionalen DHL Delivery GmbHs und das ist zweitens UPS. Beide Unternehmen haben eine eigene Zustellung, ihre Beschäftigten haben sozialversicherungspflichtige Arbeitsplätze und werden nach Tarif bezahlt. Bei den drei anderen großen Paketdiensten DPD, Hermes und GLS wird in der Zustellung ausschließlich mit Subunternehmern gearbeitet. Die Arbeitsbedingungen sind vielfach prekär. Seit geraumer Zeit wird verstärkt mit Beschäftigten aus Osteuropa gearbeitet. Sie kennen ihre Rechte nicht oder fordern sie aus Angst vor einem Arbeitsplatzverlust nicht ein. In jüngerer Zeit haben Zoll und Staatsanwaltschaft zudem in mehreren Bundesländern kriminelle Machenschaften bei Subunternehmern aufgedeckt.

Angesichts der katastrophalen Situation der Beschäftigten in der Paketbranche fordert ver.di Politik und Unternehmen zum Handeln auf. „Wir brauchen ein Maßnah-

menpaket, um die sozialen Verwerfungen in der von Subunternehmern geprägten Branche zurückzudrängen und tariflich geschützte Arbeitsplätze zu stabilisieren“, sagt die stellvertretende ver.di-Vorsitzende Andrea Kocis. ver.di fordert eine umfassende Nachunternehmerhaftung für die Sozialversicherungsbeiträge in der Paketbranche.

Außerdem müssten die Kontrollen der zuständigen Behörden flächendeckend intensiviert werden, um Verstöße gegen das Mindestlohngesetz und das Arbeitszeitgesetz sowie Steuerhinterziehung wegen unzulässig im Ausland angemeldeter Fahrzeuge und Delikte von illegaler Beschäftigung und Schwarzarbeit konsequent aufdecken und ahnden zu können. Und die Tarifbindung in der Branche müsse erhöht werden. „Alle Paketdienste müssen in die Tarifbindung, und sie müssen mit dafür Sorge tragen, dass dies auch für die von ihnen beauftragten Subunternehmern gilt und diese nach Tarif bezahlen“, so Kocis. Insgesamt arbeiten bereits über 220.000 Beschäftigte in der Branche, die jährlich mehr als 3,3 Milliarden Pakete zustellen. Tendenz steigend.