

«Tieflohnbranche Transport und Logistik»

Medienkonferenz der Gewerkschaften Unia, SEV und syndicom, 9. November 2012

Ohne GAV im privaten Strassentransport steigt der Druck auf die Arbeitsbedingungen bei der Post

Fritz Gurtner, Leiter Sektor Logistik syndicom

1. Beispiel: Stückgut- und Lagerlogistik

PostLogistics AG (PL AG) ist eine Tochter der Schweizerischen Post und in der Stückgut- und Lagerlogistik tätig. Sie ist die einzige Firma mit einem Gesamtarbeitsvertrag (GAV) in dieser Branche. PL AG kommt eine Vorbild- und Vorreiterrolle zu, denn die Stückgut- und Lagerlogistik gilt als eine raue Branche mit harten Arbeitsbedingungen. Der Arbeitnehmerschutz wird hier in der Regel nicht sehr gross geschrieben, und mit den Mitarbeitenden wird alles andere als zimperlich umgesprungen.

Die Post-Tochter befindet sich seit längerer Zeit in den roten Zahlen und wurde bereits von einer Reorganisation in die nächste geschickt. Das mehrfach durchgeschüttelte Unternehmen soll nun mit einem einschneidenden Personalabbau rentabel gemacht werden. Innerhalb von zwei Jahren wird die Post-Tochter umgebaut: gegen 250 Stellen werden gestrichen.

Die Gründe für die schwierige ökonomische Lage von PL AG sind mannigfaltig und sollen hier nicht ausgebreitet werden. Ein gewichtiger Grund sei dennoch nicht verschwiegen: PL AG ist ein GAV-Betrieb. Die Post-Tochter ist der einzige Betrieb am Stückgut- und Lagerlogistikmarkt mit einem Gesamtarbeitsvertrag und kommt deshalb doppelt unter Druck: Einerseits fahren die grossen Mitbewerber eine gezielte Kampagne gegen PL AG, um den GAV-Betrieb vom Markt zu verdrängen, indem Grosskunden mit Dumpingangeboten abgeworben werden. Andererseits liegt PL AG bei den Anstellungsbedingungen mit dem GAV über dem marktüblichen Niveau. Laut Berechnungen der Post – die selbstverständlich mit Vorsicht zu geniessen sind – liegen die Personalkosten pro Mitarbeiter 14'000 Franken über dem Markt.

In der Transportbranche herrscht ein harter Wettbewerb. Die EBIT-Marge ist mit 2-4 Prozent gering. Deshalb erstaunt es nicht, dass der Wettbewerb über die Anstellungsbedingungen ausgetragen wird (Siehe die Ausführungen über die Analyse der Löhne im privaten Landverkehr): Die Löhne sind in diesem Gewerbe tief – obwohl lang und hart gearbeitet wird.

Weil es bei den Anstellungsbedingungen keine verbindlichen Standards gibt, kommt PL AG massiv unter Druck und muss die Anstellungsbedingungen temporär, solange die Sanierungsphase andauert, verschlechtern. So wird jetzt beispielsweise die 45 Stundenwoche eingeführt.

Angesichts der fehlenden Regulierung der Anstellungsbedingungen geht die Post jetzt sogar in die Offensive und fördert die Scheinselbständigkeit! Und was PL AG vorhat, übertrifft die schlechten Gepflogenheiten der Transportbranche bei weitem: Zur Verbesserung der Wettbewerbsfähigkeit fokussiert die PL AG auf kleinere und leichtere Stückgutsendungen. Für die Lieferung werden vermehrt 3,5-Tonnen-Lieferwagen eingesetzt, die von eng an die PL AG gebundenen externen Frachtführern gefahren werden. Mit dem Lieferwagenkonzept erhofft sich die Post deutliche Kostenvorteile.

Konkret heisst das: Die PL AG will die Mehrheit der Chauffeure abbauen und die Transportleistungen durch Selbstfahrer erledigen lassen. Die Frachtführer werden nicht

mehr dem GAV unterstehen, und der Lohndruck auf sie wird stark zunehmen. Die PL AG stellt damit die Weichen in Richtung atypischer und prekärer Arbeitsbedingungen!

2. Beispiel: Postsachentransport

Die fehlende GAV-Abdeckung der privaten Strassentransportbranche hat noch eine weitere negative Auswirkung auf die Post. Die – aufgrund der tiefen Löhne und sehr langen Arbeitszeiten – billigen Produktionskosten der Fuhrhalter erhöhen den Druck auf die Post, dass der Postsachentransport ausgelagert wird. Der Verkehr auf der Strasse zwischen den Verarbeitungszentren wird heute fast ausschliesslich durch Drittfirmen im Namen der Post erledigt. Die Schweizerische Post führt noch knapp 40 Prozent der Postsachen in eigener Regie. In mehreren Schritten wurden die Wagenführer der Post abgebaut; heute beschäftigt die Post nur noch rund 400 Chauffeure.

Ein Wagenführer bei der Post (GAV Post) arbeitet 42 Stunden in der Woche. Er hat sechs Wochen Ferien und verdient (ohne Nachtzuschläge) je nach Lohnband und Erfahrungsjahren zwischen 54'000 und 76'000 Franken. Ein Chauffeur, der dieselbe Tätigkeit bei einem Subunternehmer der Post verrichtet, arbeitet bis 48 Stunden in der Woche (gemäss ARV1). Er hat in der Regel nur vier Wochen Ferien und verdient nach rund 20 Jahren Berufserfahrung 65'000 Franken. – Auf eine 42-Stundenwoche berechnet, entspricht dieses Salär einem Lohn von 57'000 Franken. Die Lohndifferenz bei erfahrenen Chauffeuren/Chauffeusen beträgt gut und gern 10'000 Franken und mehr. Hinzu kommen rund 5% für die zwei zusätzlichen Ferienwochen.

Für syndicom ist es wichtig, dass die Anstellungsbedingungen in der privaten Transportbranche geregelt werden. Nur so kann die Abwärtsspirale bei den Lohn- und Anstellungsbedingungen der Chauffeure und Lagermitarbeitenden gestoppt werden. Auch die Post ist hier in der Pflicht: Sie muss von den Subunternehmern verlangen, dass sie sich mindestens an den bestehenden GAV orientieren

