

Und was kommt nach dem Weihnachtsgeschäft?



Ein Blick auf die Beschäftigten und Strukturen im Universum des Versandgroßhändlers Amazon in Erfurt Stotternheim

Autorin: Tina Morgenroth / Koordinatorin der Anlauf- und Beratungsstelle „Faire Mobilität in Thüringen“

Zusammenfassung

Jüngst war in der Presse von gescheiterten Bemühungen zu lesen, in den Betrieben von Amazon in Alabama (USA) Gewerkschaften zu gründen. Kritik am Leistungsdruck und dem Arbeitsalltag der Zusteller, die für Amazon arbeiten, ist häufig zu lesen. Bisher scheint Kritik von Arbeitnehmerseite an AMAZON abzurallen. Im Zuge der Corona-Pandemie stellt sich der Versandgroßhändler als großer Profiteur der Krise heraus. Längst scheint der Konzern den Niedriglohnsektor im Sturm zu erobern – insbesondere auch vor unseren Haustüren.

In der Folge der Ansiedlung von Amazon in Erfurt Stotternheim konnten die arbeitsrechtlichen Anlauf- und Beratungsstellen des DGB-Bildungswerks Thüringen rasch einen Zunahme an Fällen beobachten und durch vielfältige Kontakte mit Betroffenen Einblicke in die Arbeitsabläufe vor Ort gewinnen. Es ist notwendig, das System der organisieren Verantwortungslosigkeit offen zu legen, dem die Beschäftigten augenscheinlich ausgeliefert sind. Dazu leistet dieser Text einen Beitrag. Zuerst werden hierzu die Kernprobleme benannt, dem folgt die Darstellung der unterschiedlichen Arbeitsabläufe von Kurierfahrern¹, Lagerangestellten und LKW-Fahrern. In einer ersten Auswertung werden Handlungsoptionen aufgelistet, die den Beschäftigten helfen können, ihre Rechte durchzusetzen. Hier sind neben der Politik insbesondere Gewerkschaften gefordert, deren Probleme ernst zu nehmen und ansprechbar zu sein. Aufgabe von Behörden ist es, die Subunternehmen genau zu prüfen, Hinweisen nachzugehen, und Vergehen zu ahnden. Aktuell zahlen die mehrheitlich ausländischen Beschäftigten den Preis für das öffentliche Desinteresse: eine äußerst prekäre Beschäftigung, geprägt von körperlichen und psychischen Belastungen, Verzicht auf geregelte Arbeitszeiten, faire Entlohnung und Freizeit. Ist das der Beitrag zur Integration in den Thüringer Arbeitsmarkt? Hoffentlich nicht.

¹ In der Regel sind die Beschäftigten männlich

Inhaltsübersicht

- 1 Vorbemerkungen
- 2 Kernprobleme
- 3 Arbeitsablauf
 - 3.1 Kurierfahrer
 - 3.2 Lager
 - 3.3 LKW- Fahrer
- 4 Wie geht es weiter?

1 Vorbemerkung: Amazon in Erfurt Stotternheim

Im September 2019 wurde ein Gelände in Erfurt Stotternheim mit einer 21.000 m² großen Logistikfläche an Amazon übergeben. Die Schlüsselübergabe wurde vom Erfurter Oberbürgermeister Andreas Bausewein und dem Thüringer Wirtschaftsminister Wolfgang Tiefensee begleitet. Minister Tiefensee begrüßte dies und sah die Logistikbranche als Wachstumsbranche in Thüringen.² Kritische Stimmen zur Unternehmenspolitik waren der Presse nicht zu entnehmen.

Das derzeitige Zentrum in Erfurt Stotternheim ist ein sogenanntes Amazon Verteilzentrum. Das heißt, jeden Morgen treffen sich dort hunderte Kurierfahrer, um Pakete aufzunehmen und diese dann in ganz Thüringen und über die Landesgrenzen hinaus (Leipzig, Leuna, Halle) den Amazon Kund*innen zuzustellen. Es gibt in Erfurt Stotternheim neben den Kurierfahren noch Beschäftigte im Lager des Verteilzentrums und das sogenannte Beschäftigungsmodell Amazon Flex (siehe unten). Darüber hinaus transportieren LKW-Fahrer die Pakete zwischen den verschiedenen Zentren, beispielsweise zwischen einem Logistikzentrum und einem Verteilzentrum. Die unterschiedlichen Bereiche sollen nacheinander beleuchtet werden, wobei der Fokus auf den Kurierfahrern in einem Verteilzentrum liegt. Die Erfahrungen des Standorts Erfurt sind nicht unbedingt auf alle anderen Standorte übertragbar. Besonders im Lagerbereich scheint sich die Organisation von Standort zu Standort zu unterscheiden.

Die große Anzahl an Lieferwagen lässt auf ein florierendes Geschäft schließen. Am Jahresende 2019 wandten sich die ersten Ratsuchenden³, die für Subunternehmer von Amazon tätig waren, an die arbeitsrechtlichen Anlauf- und Beratungsstellen des DGB-Bildungswerk Thüringen. Seither werden solche Ratsuchende regelmäßig informiert, über arbeitsrechtliche Regelungen in

² <https://www.fuldainfo.de/tiefensee-begruesst-amazon-ansiedlung-in-erfurt/>

³ Bei den Anlauf- und Beratungsstellen gibt es bis dato mindestens 70 Fälle von Ratsuchenden, die für Sub(sub)unternehmen von Amazon tätig oder direkt bei Amazon beschäftigt sind.

Deutschland aufgeklärt und erfahren Unterstützung, wenn sie Probleme mit ihrem Arbeitgeber haben. Die Fülle der Problemlagen und die Art und Weise, wie die verschiedenen Arbeitgeber reagierten bzw. ihre Beschäftigten behandelten und behandeln, veranlassten uns, die Zielgruppe der Kurierfahrer stärker in den Blick zu nehmen. In diesem Zusammenhang intensivierten wir als Faire Mobilität in Thüringen⁴ die Kooperation mit der Beratungsstelle Faire Integration sowie mit den Kollegen von ver.di. Darüber hinaus fand ein Austausch mit dem Amt für Arbeitsschutz, dem Thüringer Datenschutzbeauftragten und der Finanzkontrolle Schwarzarbeit statt. Die Informationsdichte⁵ wurde größer und es zeigten sich zahlreiche Probleme, die nicht allein durch arbeitsrechtliche Unterstützung behoben werden können.

Das primäre Ziel ist es, die Beschäftigten über ihre Arbeitsrechte informieren. Neben der Einzelfallarbeit, sollen zudem Gewerkschaften, Kontrollbehörden und Entscheidungsträger für die Situation der Beschäftigten sensibilisiert werden. Darüber hinaus soll die breite Öffentlichkeit informiert und die Schaffung eines Problembewusstseins angeregt werden.

4 Die Anlauf- und Beratungsstelle wird als Projekt seit Ende 2017 vom vom Arbeitsministerium finanziert. Die Förderung ist aktuell befristet bis zum 31.12.2022.

5 Die Erkenntnisse über das Amazon-Netzwerk und dessen Arbeitsweise speist sich aus dutzenden Aussagen Ratsuchender, aus der Sichtung von Unterlagen, aus Informationen und Dokumenten von Arbeitgebern, aus Gesprächen bei Aufklärungsaktionen vor Ort, Informationen ehemaliger Beschäftigter, die sich an die Gewerkschaft ver.di wandten und Erfahrungen der Kolleg*innen aus dem Beratungsnetzwerk Faire Mobilität.

2 Kernprobleme

Aus Perspektive der Anlauf- und Beratungsstellen liegen zahlreiche Probleme. Zum Teil haben diese auch strafrechtliche Relevanz. Es gibt Hinweise auf:

- Verstoß Arbeitszeitgesetze (Zeiten für Tourenplanung, Besprechung, Warten auf Beladung werden häufig nicht vergütet, Vernachlässigung der Aufzeichnungspflichten)
- Verstoß Mindestlohngesetz (wird aufgrund der Überschreitung von Höchstarbeitszeiten in Kombination mit Pauschallöhnen umgangen)
- Verstoß Schwarzgeldbekämpfungsgesetz (Teile des Lohns werden bar ausgezahlt und nicht quittiert)
- Verstoß Entgeltfortzahlungsgesetz (Lohnfortzahlung im Krankheitsfall wird nicht in allen Fällen geleistet)
- Sozialversicherungsbetrug (ein Subunternehmen führte für alle Beschäftigten keine Sozialversicherungsbeiträge ab, Verdacht auf Scheinselbständigkeit steht im Raum)
- Verstoß Datenschutzgrundverordnung
- Verstoß gegen Bestimmungen im Bürgerlichen Gesetzbuch (zu geringe Kündigungsfristen sind im Arbeitsvertrag verankert, Kündigungsfristen werden nicht eingehalten)
- Scheinselbständigkeit (beim Modell Amazon-Flex)

In einzelnen Fällen wurden die Finanzkontrolle Schwarzarbeit (FKS) von den Anlauf- und Beratungsstellen informiert. Nach unserem Kenntnisstand wird inzwischen gegen einzelne Subunternehmen wegen Sozialversicherungsbetrugs ermittelt. Ein Großteil von Ansprüchen muss von den Betroffenen allerdings privatrechtlich geltend gemacht oder eingeklagt werden. Erfahrungsgemäß werden Klagen aus Angst vor Arbeitsplatzverlust oder Repressalien selten angestrebt. Darüber hinaus müssen die Anschuldigungen belegt werden. Dass beispielsweise länger gearbeitet wurde als erlaubt, ist den Lohnabrechnungen in der Regel nicht zu entnehmen. Somit ist eine gerichtsfeste Beweisführung oft nur sehr schwer zu erbringen. Eine gerichtliche Durchsetzungen von Rechten und Ansprüchen wird auch oft dadurch erschwert, weil solche Fälle von Rechtsanwält*innen nur ungern übernommen werden, da die geltend gemachten Ansprüche oft nicht hoch genug sind, um angemessene Anwaltshonorare zu gewährleisten. Das zeigt umso deutlicher, dass es Unterstützung braucht und die Forderung nach einem gewerkschaftlichen Verbandsklagerecht aktueller denn je ist.

3 Arbeitssituation

3.1 Kurierfahrer

Struktur zwischen Amazon und den Subunternehmen

In Erfurt arbeitet Amazon mit mindestens 17 Sub(sub)unternehmen, deren Firmensitze über die Bundesrepublik verstreut sind.⁶ Es ist eine Tendenz zu erkennen, dass sich die Beschäftigten nach Nationalität getrennt bestimmten Subunternehmen oder Subsubunternehmen zuordnen. Das dürfte an der Nationalität der Dispatcher liegen, die dann ähnlich, wie in anderen Branchen als Vermittler von Landsleuten agieren.

Nach Informationen der Kurierfahrer, kann ein Subunternehmen für Amazon tätig werden, wenn es mindestens eine Fahrzeugflotte von 10 Transportern vorhält. Zusätzlich muss eine Reihe von Voraussetzungen erfüllt werden, um den Auftrag direkt von Amazon aufzunehmen. Uns wurde berichtet, dass das Aufnahmeverfahren bis zu mehreren Monaten dauern kann. Dies führt zur Abhängigkeit kleinerer Subsubunternehmen von Subunternehmen, die über eine „Zulassung“ verfügen für Amazon zu fahren.

Amazon „bestellt“ die benötigte Anzahl von Touren⁷ (A) bei den Subunternehmen. Wenn die Touren nicht voll sind, das heißt nicht alle Fahrer gebraucht werden, werden sie aufgefordert frei zu nehmen. Subsubunternehmer berichteten uns, dass Amazon pro Tour 250 € bezahlen würde. Bei der Untervergabe würde in der Regel 150 Euro an die kleinen Subunternehmen bezahlt werden, was nicht kostendeckend bzw. auskömmlich sei.⁸ Darüber hinaus würde Amazon darauf bestehen, dass erst dann eine Untervergabe möglich sei, wenn das eigene Subunternehmen seit mindestens einem Jahr für Amazon arbeite und die Zusammenarbeit gut funktioniert habe.

Fahrer berichteten, dass bei Krankheit Druck ausgeübt wird, möglichst schnell wieder zur Arbeit zu kommen. Vorgesetzte würden sich telefonisch melden und eindringlich nachfragen, wann die Fahrer wieder zur Arbeit erscheinen würden. Viele scheuen sich, überhaupt krank zu werden, da klar sei, dass sie in dieser Zeit kein Geld verdienen würden. Besonders Fahrer, die pro Tag einen Pauschalloon erhielten, würden für die Tage, an denen sie einen Krankenschein vorlegen, nicht

⁶ Zu mindestens 17 Sub(sub)unternehmen liegen den Anlauf- und Beratungsstellen des DGB-Bildungswerk Thüringen Unterlagen/ Informationen vor. Die Firmensitze sind über das Handelsregister abrufbar. Nicht jede Firma ist aktuell noch für Amazon tätig, teils kam es zu Insolvenzen.

⁷ Eine Tour umfasst die Auslieferung einer bestimmten Paketanzahl in vorgegebener Reihenfolge innerhalb eines Tages durch einen Fahrer

⁸ Ein ähnliches Prinzip ist uns von Subunternehmen von Hermes bekannt

bezahlt. In einem solchen „Klima der Angst“ kommen die Fahrer auch krank zur Arbeit. Letztlich ist die Furcht vor einer Kündigung, die manche Fahrer aufgrund von Krankheit erhielten, zu groß. Die Angst vor einer Kündigung scheint ein beständiges Gefühl der Fahrer zu sein. Besonders davon betroffen sind Menschen, deren Aufenthaltsstatus von einem Arbeitsverhältnis abhängt. Nicht selten würde den Fahrern erklärt, dass ohne Job die Abschiebungen drohen würde.

Die Beschäftigtendaten, so wurde uns berichtet, werden zwischen Amazon und den Subunternehmen ausgetauscht. Vereinbarungen in den Arbeitsverträgen dazu sind uns nicht bekannt. Ein solches Vorgehen würde gegen datenschutzrechtliche Bestimmungen verstoßen.

Arbeitszeit und Arbeitsablauf

Die Fahrer sind an bis zu sechs Tagen in der Woche beschäftigt. Jeden Tag nach Beendigung der Touren geben die Fahrer einen Zettel ab, der handschriftlich eingetragene Arbeitszeiten und Daten zur Tour enthält. Dieser Zettel wird am Schichtende vom Dispatcher unterzeichnet und soll beim Subunternehmen verbleiben. Dabei soll es sich um das einzige Dokument handeln, welches die tatsächlichen Arbeitszeiten der Fahrer dokumentiert. Wir empfehlen den Fahrern, dieses Dokument zu fotografieren, um Belege für die geleistete Arbeitszeit und die eventuelle Überschreitung der Höchstarbeitszeit zu sammeln. Die Fahrer berichten, dass sie zudem verpflichtet seien, eine elektronische Zeiterfassung in Form einer App einzuschalten, wenn sie die Pakete ausliefern. Die Zeiterfassung, die an Amazon weitergegeben werde, soll jedoch oft „manipuliert“ werden. So bekäme die Fahrer von den Subunternehmen eine Anweisung, die Zeiterfassung nur zu bestimmten Uhrzeiten an- und auszuschalten, unabhängig von der tatsächlichen Arbeitszeit.

Morgens warten die Fahrer teilweise lange auf die Beladung, was dazu führt, dass sie häufig bis in den Abend hinein arbeiten müssen. Die Fahrer der so genannten ersten Welle⁹ werden in der Regel ab 8 Uhr per Dienstanweisung des Arbeitgebers zu einem großen Parkplatz in Erfurt Stotternheim bestellt. Dort finden die Besprechung und Zuteilung durch die Dispatcher statt. Zu diesem Zeitpunkt – so berichten Beschäftigte – werde Fahrern immer wieder mitgeteilt, dass sie nicht fahren dürften, beispielsweise weil sie nicht gebraucht werden oder gesperrt wurden (siehe unten). Jedem Subunternehmen wird eine Uhrzeit genannt, zu der die Fahrer zum Lager fahren sollen, um die Fahrzeuge gesammelt zu beladen und die Touren zu starten. Erst ab dem Zeitpunkt der Beladung, werde die Arbeitszeit mit der App registriert. Die Zeit dazwischen werde nicht als Arbeitszeit erfasst und demnach nicht bezahlt.¹⁰ Belege und Abrechnungen, die uns vorliegen, legen nahe, dass es dadurch täglich zu einer Unterschlagung von Arbeitszeit kommt. Laut

⁹ Zwischen 8 und 10 Uhr scheint der erste große Abfahrtszeitpunkt zu sein

¹⁰ Vgl. Dowideit, Anette (2020). *Die Angezählten. Wenn wir von unserer Arbeit nicht mehr leben können*. Seite 164f.

Arbeitszeitgesetz muss die über die werktägliche Arbeitszeit hinausgehende Zeit aufgezeichnet werden¹¹. Jegliche Lenkzeiten, Fahrunterbrechungen und Ruhezeiten sind zu erfassen¹². Geschähe dies, könnten die tatsächliche Arbeitszeit nachgewiesen werden. Hier müssen die Arbeitsschutzbehörden des Bundeslandes prüfen, in welcher der Firmensitz ist.

Wenn Fahrer vor 18 Uhr von der Tour zurückkommen, könne es passieren, dass sie noch einmal losfahren müssen, um sogenannte „Same Day“ Lieferungen auszufahren. Touren mit 130 Paketen und mehr sollen keine Seltenheit sein.

Häufig arbeiten die Kurierfahrer nach eigenen Aussagen mehr als 12 Stunden pro Tag. Als Arbeitszeit angerechnet werden je nach Arbeitsvertrag maximal 10 Stunden. Wenn sich bei den Fahrern abzeichnet, dass die Anzahl der Pakete nicht zugestellt werden kann, könnten sie „Rescue-Fahrten“ in nutzen. Dann werden unterwegs Pakete an Kollegen übergeben, die dann bei der Zustellung helfen. Gerade in den ersten Wochen des Jobs scheint dies häufig der Fall zu sein. Zeit um Pause zu machen, so berichten Fahrer, sei meistens nicht vorhanden. Falls es doch zu einem längeren Stillstand des Fahrzeugs komme, werde das angemahnt. Durch die Nutzung der Amazon App kann jede Bewegung eines Fahrzeugs getrackt und nachverfolgt werden.

Probleme bei der Zustellung

Kurierfahrer berichten, dass es bei Zustellungen hin und wieder zu Problemen käme. Die Zustellarten der Sendungen (Briefkasten, persönlich, Nachbar, Packstation) sind in der App (gibt Route vor, legt die Reihenfolge der Zustellung fest und enthält Informationen zur Sendung) vorgegeben. Allerdings entspricht die in der App hinterlegte Paketgröße nicht immer der Realität. So kann es passieren, dass Sendungen, die in Briefkästen passen würden, nicht dort eingeworfen werden sollen, weil die App eine andere Zustellart vorgibt. Andere Zustellarten sind zeitaufwändiger und werden daher – wenn möglich – vermieden. Eine persönliche Zustellung erfordert teils die Unterschrift des Kunden. Die Kurierfahrer packen die Sendung aus Zeitmangel in den Briefkasten und unterschreiben selbst, um die Zustellung zu bestätigen.

Arbeitsverträge und Bezahlung

Die und vorliegenden Arbeitsverträge nutzen aus unserer Sicht die Grenzen der Legalität aus. So ist festgehalten, dass 15 Überstunden mit dem Arbeitsentgelt abgegolten sind.

In den Arbeitsverträgen mit den Subunternehmen wird teilweise ein Festgehalt (1.700 – 2.000 Euro) vereinbart. In anderen Verträgen sind Pauschalen pro Arbeitstag benannt, die zwischen 75 und 85 Euro brutto liegen, zuzüglich Spesen von 250 bis 300 Euro im Monat.

¹¹ § 16 Abs. 2 ArbZG in Verbindung mit den Sozialvorschriften im Straßenverkehr

¹² Aufzeichnungspflicht besteht nach § 1 Abs. 6 Fahrpersonalverordnung (FpersV) für gewerblich genutzte Transporter für die Gewichtsklasse 2,8 – 3,5 t zulässige Höchstmasse

(Verpflegungsmehraufwand ab 8 Stunden Arbeit: 14 €). Aber auch Verträge, die Stundenlöhne bis 10,50 Euro enthalten, liegen uns vor. In der Realität – so berichten Fahrer immer wieder – würden sie häufig deutlich mehr als 8 Stunden arbeiten, was die Vergütung deutlich unterhalb des gesetzlichen Mindestlohnes fallen lässt. Der Brutto-Monatslohn beträgt auf diese Weise maximal 2.000 Euro. Uns wurde berichtet, dass die Touren von 11 bis 22 Uhr dauerten und von Montag bis Samstag gearbeitet wird. In diesem Fall wird ein Pauschallohn gezahlt, bei der tatsächlichen Arbeitszeit läge der Stundenlohn in diesem Fall bei 7 Euro (2,50 Euro unter dem gesetzlichen Mindestlohn) Einige Fahrer berichten zudem, dass sie beim gleichen Unternehmen einen weiteren Minijob hätten, womit sie zu den maximal 1.900 Euro noch 450 Euro dazuverdienen würden¹³. Ein uns bekanntes Unternehmen führte gänzlich keine Sozialversicherungsbeiträge ab. Dagegen ermittelt die Finanzkontrolle Schwarzarbeit. Dieses „Modell“ des Sozialversicherungsbetrugs scheint allerdings kein Einzelfall zu sein, wie die Presse aus Wien berichtet.¹⁴

Bei mehreren Subunternehmen scheint es zudem gängige Praxis zu sein, Teile des Lohns schwarz auszuzahlen, um Sozialversicherungsbeiträge zu sparen. So würden die Beschäftigten 1800 Euro verdienen und weitere 300 Euro in bar ausbezahlt bekommen. Das von Amazon diktierte System, führt offensichtlich zu einem immensen Preisdruck innerhalb des Systems der Subunternehmen, der schlussendlich auf dem Rücken der Fahrer ausgetragen wird

Darüber hinaus griffen viele Sub(sub)unternehmen auf die Zahlung von Schwarzgeld zurück. Um das in der offiziellen Abrechnung und Lohnzetteln zu verschleiern, würde eine entsprechende Software genutzt, die Abrechnungen und Lohnzettel fälscht.

Einen Nachweis darüber zu erbringen ist für Beschäftigte unmöglich. An diesem Punkt wird umso deutlicher, wie bedeutsam die Zusammenarbeit von Behörden ist. Dafür müssen sich die staatlichen Institutionen einen guten Einblick in die Branche und deren Tricks erarbeiten. Nur ein Abgleich der Lohnzettel von Fahrern und den Lohnzetteln des Generalunternehmers kann hier Klarheit bringen.

Beendigung des Arbeitsverhältnisses

Ordentlichen Kündigungen sind nach unserem Wissen nur selten der Fall. Fahrer berichten, dass ihnen Zettel vorgelegt worden seien, die hätten unterschreiben müssen. Dabei habe es sich um Aufhebungsverträge gehandelt. Mitunter war den Fahrern nicht klar, dass sie einen Aufhebungsvertrag unterzeichnen. Uns sind Fälle bekannt, in denen Erpressung dazu führte, dass Beschäftigte Aufhebungsverträge unterzeichnen (zum Beispiel die Drohung, eine Anzeige wegen Diebstahls zu erstatten, wenn der Aufhebungsvertrag nicht unterzeichnet würde).¹⁵

13 Es liegen Unterlagen vor, welche diese eigentlich illegale Praxis belegen.

14 <https://www.profil.at/Wirtschaft/finanzpolizei-deckt-schwarzarbeit-und-abgabenhinterziehung-bei-amazon-paketdienstleistern-auf/401158566>

15 Kolleg*innen der Beratungsstelle konnten die Berichte der Ratsuchenden durch Telefonate mit dem Arbeitgeber bestätigen.

Die Fahrer sind unter Druck, einen Job zu haben und reichen selbst selten Kündigungen ein. Dies tun sie höchstens, wenn sie einen Arbeitgeberwechsel planen. Ein Wechsel zu einem anderen Subunternehmer ist aber häufig mit Sperrzeiten verbunden (siehe unten).

Schäden am Fahrzeug

Strafzettel – so berichten Fahrern – müssten selbst bezahlt werden. Bei einigen Subunternehmen soll dafür eine zusätzliche Bearbeitungsgebühr von 25 Euro berechnet werden. Wenn es zu Geschwindigkeitsüberschreitungen kommt, meldet die Bußgeldstelle das bei den Fahrzeughaltern, also den Subunternehmen. Diese benennen den Fahrer. Ob das immer die Person ist, die tatsächlich gefahren ist, sei oft nicht eindeutig festzustellen. Die Fahrer verlieren bei den vielen Touren den Überblick, wann sie an welchem Ort waren und das Schreiben der Bußgeldstelle wird meist verzögert und ohne Foto an sie weitergeleitet. Für Widersprüche kann es dann zu spät sein. Sobald es zu Schäden am Fahrzeug kommt, müssen die Beschäftigten diese in der Regel selbst zahlen. Übergabeprotokolle der Fahrzeuge gibt es in der Regel nicht und die Fahrer wechseln die Transporter, sodass ein konkreter Schuldnachweis schwer wäre. Dennoch zahlen die meisten Fahrer, aus Angst den Job zu verlieren. So haben Fahrer uns berichtet, dass sie für Schäden mehrere hundert Euro zahlen mussten. Einer Ratsuchenden wurde für einen neuen Seitenspiegel 700 Euro vom Lohn abgezogen. Anderen wurde der Schaden vom Lohn als „Vorschuss“ abgezogen. Einige der Subunternehmen, die, wie oben berichtet, einen Teil des Lohns schwarz ausbezahlen, würden Schadenkosten dann vom üblich ausgezahlten Schwarzgeld einbehalten. Insgesamt ist es für die Beschäftigten durch die mangelnden Dokumentationen und Unterlagen sehr schwer, sich gegen ungerechtfertigte Beschuldigungen zu Schäden und Bußgeldern zur Wehr zu setzen.

Unterbringung

Teilweise leben Kurierfahrer in privat angemieteten Wohnungen und sind familiär in Erfurt und Umgebung verwurzelt. Andere leben in Unterkünften, die der Arbeitgeber vermittelt oder vermietet. Das System funktioniert ähnlich wie in der Fleischindustrie oder der Landwirtschaft. So hat ein uns bekanntes Subunternehmen aktuell eine Ferienwohnung im Erfurter Umland angemietet und verlangt monatlich 450 Euro pro Bett. Es gibt weder einen Mietvertrag, noch Zahlungsnachweise. Die 450 Euro werden teilweise als „Vorschuss¹“ auf der Lohnabrechnung verbucht. Das Modell des Verbuchens von Vorschüssen kommt häufig vor und bedeutet in der Regel nicht, dass Beschäftigte tatsächlich einen Vorschuss erhalten haben. Aus unserer Sicht hat die Verwendung des Postens „Vorschuss“ auf den Lohnzetteln das Ziel, den sonst illegitimen Abzug

von Geldern zu verschleiern. Mietkosten dürfen unterhalb der Pfändungsfreigrenze¹⁶ nicht vom Lohn abgezogen werden. Durch die Bezeichnung „Vorschuss“ taucht der Posten Miete gar nicht auf.

Ein anders Unternehmen – so wurde uns berichtet - scheint in Nürnberg eine Unterkunft zu haben, in der Menschen aus Rumänien, die für das Unternehmen angeworben wurden, zunächst untergebracht werden, bis die Arbeitsverträge abgeschlossen sind. Eine Vermittlungsperson scheint dort 100 Euro dafür zu verlangen, dass der Arbeitsvertrag abgeschlossen wird und weitere 50 Euro für die Anmeldung.

Sperrlisten

Das Sperren von Fahrern wird als Sanktionsmechanismus genutzt. Wenn die Kundenbewertungen schlecht sind, Pakete verloren gegangen sind oder aus anderen Gründen, werden Fahrer für Tage oder Wochen gesperrt. In dieser Zeit dürfen sie nicht arbeiten und erhalten keinen Lohn. Beschäftigte fürchteten auch eine Sperre, wenn sie Probleme gegenüber dem Arbeitgeber ansprechen. Das könnte eine Erklärung sein, warum die Fahrer selten arbeitsrechtlich gegen die Arbeitgeber vorgehen. Es sollen Listen von Personen existieren, die als zukünftige Mitarbeiter*innen gesperrt sind, sodass die Fahrer bei keinem anderen Subunternehmen von Amazon arbeiten können.

Außerdem kann es zu Sperrungen kommen, wenn die Fahrer den Arbeitgeber, also den Subunternehmer wechseln wollen. Teilweise veranlasst Amazon selbst diese Sperre. Das heißt, dass die Subunternehmer nicht selbstständig entscheiden dürfen, ob sie einen Fahrer einstellen. Vielmehr scheint das letzte Wort dazu, ob ein Fahrer weiterhin einen Job als Kurierfahrer ausüben darf, bei Amazon zu liegen. Durch diese „Kontrolle“ ließe sich verhindern, dass ein Fahrer für mehrere Unternehmen gleichzeitig tätig ist. Jeder Arbeitgeber könne so darüber entscheiden, ob er Arbeitnehmer innerhalb des Systems „frei“ schaltet und so die Arbeit bei einem anderen Sub(sub)unternehmen ermöglicht. In der Realität wird das System oft genutzt, um Arbeitnehmer dazu zu zwingen, für sie ungünstige Willenserklärungen zu unterschreiben (Arbeitnehmer wird erst „frei geschaltet“, wenn er einen Aufhebungsvertrag unterschreibt und damit auf alle gegenseitigen Ansprüche, wie Entgelt oder Urlaub verzichtet). Auch wenn der Arbeitnehmer eine schriftliche Kündigung vorliegen hat, kann er ohne Freischaltung durch seinen bisherigen Arbeitgeber nicht erneut als Kurierfahrer für einen anderen Arbeitgeber tätig werden, der für Amazon fährt. Es liegt auf der Hand, dass über dieses System weitreichende Abhängigkeiten entstehen, da die Fahrer

¹⁶ Beschäftigten dürfen erst ab einem bestimmten Nettoeinkommen Teile des Lohns abgezogen werden. Diese so genannte Pfändungsfreigrenze liegt aktuell für alleinstehende Personen bei 1179,99 Euro. Je nach Höhe des Nettoeinkommens dürfen festgelegte Beträge, beispielsweise für die Unterkunft, abgezogen werden.

nicht zwischen den Subunternehmen wechseln können. Dies ist im Übrigen ein System, welches vor dem Inkrafttreten des Arbeitsschutzkontrollgesetzes auch in der Fleischindustrie angewandt wurde, um die Konkurrenz zwischen den Subunternehmen zu bändigen. Wir würden sogar noch weitergehend sagen: Amazon nutzt mit dem Sanktionsmodell Sperrzeiten die eigene Macht, Kurierfahrern den Zugang zu einer kompletten Branche zu verwehren. Das kommt im Grunde einem Berufsverbot gleich.

Kontennutzung und Datenschutz

Kurierfahrer berichten uns, dass die Kommunikation und Routenplanung über die Amazon App abgewickelt werden. Diese sei teilweise auf Dienstgeräten, teilweise auf privaten Endgeräten installiert. Es bleibt unklar, welche Daten dadurch ausgelesen und übermittelt werden. Die Zugangsdaten für die Nutzung der Amazon App sind ähnlich konstruiert und werden den Fahrern bei Firmeneintritt mitgeteilt. Über die App werden „optimale“ Zustellrouten vorgegeben, Informationen für die Zustellung übermittelt und die Arbeitszeit erfasst. Fahrer berichten, dass sie aufgefordert seien, sich ausloggen, sobald die Höchstarbeitszeitdauer von 10 Stunden erreicht sei. Falls die Pakete dann noch nicht alle zugestellt sind, was häufig vorkäme, wären die Fahrer aufgefordert, sich über das Konto eines Kollegen einzuloggen, der in Urlaub oder krank sei. Teilweise würde dieses Ausloggen und Einloggen automatisch durch die App gesteuert. Dadurch wären die Arbeitszeitaufzeichnungen in der App immer gesetzeskonform und ein Nachweis von Verstößen gegen Arbeitszeitgesetze würde erheblich erschwert.

Eine Prüfung hinsichtlich der Einhaltung von Datenschutzbestimmungen durch den Datenschutzbeauftragten des Freistaats Thüringen wird aktuell vorgenommen. Allerdings sind die Datenschutzbeauftragten offiziell nur für die (Sub)unternehmen zuständig, die ihren Firmensitz im jeweiligen Land oder Bundesland haben. Hier ist viel Kommunikation zwischen den Datenschutzbeauftragten nötig, auch über die Grenzen der Bundesrepublik hinaus. Es ist nötig genau zu prüfen, ob die Bestimmungen eingehalten werden und Persönlichkeitsrechte gewahrt sind.

Amazon Flex

Über Amazon Flex können Menschen als Selbstständige Pakete zustellen. Das Angebot scheint auf den ersten Blick attraktiv, weil der Stundenlohn 25 Euro beträgt. Allerdings ist die Anzahl der Touren begrenzt und da die Fahrer als Selbstständige gelten, müssen sie sich selbst versichern. Das führt dazu, dass Fahrer sich ungewollt strafbar machen, weil sie in aller Regel keine Gewerbeanmeldung haben. Insbesondere Geflüchtete gefährden damit unwissend ihren Aufenthaltsstatus. Offiziell sei es nicht möglich, sich bei Amazon Flex ohne Gewerbeanmeldung zu registrieren, da bei der Onlineanmeldung das Gewerbe erfragt wird. Tatsächlich erfolgt eine

Prüfung seitens Amazons erst nach drei Monaten. Fahrer berichteten uns, dass sie den Job ohne eine Gewerbeanmeldung ausführen und dennoch einen Amazon Flex Vertrag haben.

Scheinbar bekommen die selbstständigen Fahrer nur eine begrenzte Anzahl an Touren/Stopps, so dass max. 2.700¹⁷ Euro Umsatz¹⁸ im Monat gemacht werden kann. Das wird im Vorfeld allerdings nicht kommuniziert. Einige Fahrer berichten, dass sie zusätzlich als sozialversicherungspflichtig Beschäftigte arbeiten, um über die Runden zu kommen. Die Touren der Selbstständigen sind allerdings nicht länger als maximal 4 Stunden/Tag. Es sei drei Mal pro Monat möglich, eine Tour nicht anzunehmen. Danach bekämen die Fahrer eine Sperre beim Amazon. Es gibt eine Prognose, wie lange die Tour dauert. Dies richtet sich nach der Routenplanung in der App. Wenn die Tour länger dauert, als die veranschlagte Zeit bekommen die Fahrer keine Entlohnung für die Zeitüberschreitung. Anfangs seien die Touren so geplant, dass die zeitliche Vorgabe realistisch sei. Der Algorithmus scheint mit Dauer der Beschäftigung zu wechseln, sodass die Touren in der vorgegebenen Zeit nicht mehr machbar seien.

Grundsätzlich stellt sich die Frage, ob es sich bei diesem Beschäftigungsmodell nicht um eine klassische Scheinselbstständigkeit handelt? So müssen die Fahrer im Vorfeld angeben, an welchen Tagen sie verfügbar wären. Dann bekommen sie drei bis vier Tage vor dem Einsatz ein Zeitfenster (circa 30 Minuten) genannt, in welchem sie die Pakete im Verteilzentrum abholen müssen. Erst 15 Minuten vor Tourenstart werden die Fahrer über den Einsatzort informiert und können die vorgegebene Route einsehen. Ob tatsächlich ein selbstständiges Arbeitsverhältnis vorliegt, könnte beispielsweise durch ein Statusfeststellungsverfahren der Rentenversicherung nach § 7a Abs. 1 Satz 1 SGB IV geklärt werden. An dieser Stelle sind enge Absprachen und Austausch mit der Finanzkontrolle Schwarzarbeit von Nöten.

3.2 Lager

Es gibt im Verteilzentrum Erfurt Stotternheim circa 120 Beschäftigte im Lagerbereich, die im Dreischichtsystem arbeiten. Einige sind direkt angestellt, berichten aber von chaotischen Arbeitsabläufen und häufig wechselnden Managern. Die Überforderung der Vorgesetzten sei an vielen Stellen spürbar und der Schichtbeginn würde sich oft verschieben. Der Großteil der Beschäftigten im Lager scheint über die Leiharbeitsfirma Adecco beschäftigt. Arbeitnehmer*innen im Bereich Leiharbeit berichteten, dass sie bleiben mussten, auch wenn keine Arbeit mehr zu erledigen war. Diese Stunden wären mitunter nicht bezahlt worden. Auf einigen Lohnabrechnungen fanden sich Angaben von 0,05- 3,8 h Arbeit pro Tag, die dann eine entsprechend geringe Vergütung nach sich zog. Jüngst wurde uns von einem Bewertungssystem

¹⁷ Diese Summe resultiert aus maximal 4 Stunden Arbeit an sechs Arbeitstagen pro Woche.

¹⁸ Vom Umsatz müssen im Amazon Flex Modell aber noch die Betriebsausgaben (Kfz-Unterhalt), Steuern und Beiträge für die Krankenversicherung abgezogen werden.

berichtet, bei dem die Beschäftigten täglich zum Arbeitsende ihre Rückmeldung zur Zufriedenheit mit der Arbeit abgeben sollen. Das System verlangt eine Authentifizierung der Mitarbeitenden durch einen elektronischen Chip. Allerdings sollten die Beschäftigten dieses Feedback plötzlich nicht mehr selbst geben. Stattdessen verlangte die vorgesetzte Person die Chips und übernahm die Bewertung selbst. Es wurde jeweils die höchste Zufriedenheit gewählt.

3.3 LKW-Fahrer

Besonders zwischen den Logistikzentren sind viele Lkw-Fahrer für Amazon unterwegs. Auch diese sind in der Regel nicht bei Amazon beschäftigt, sondern haben einen Arbeitsvertrag bei einer im Ausland ansässigen Spedition, die vermutlich über einen Werkvertrag mit Amazon verfügt. Die Bezahlung erfolgt über den Mindestlohn des Herkunftslandes, welcher mit Spesen aufgestockt wird. Die Methoden sind aus dem Internationalen Straßentransport¹⁹ bekannt. Auffällig ist, dass viele der Fahrer aus nicht-EU-Staaten stammen. Hier ist zu vermuten, dass Unternehmen aus nicht-EU-Staaten für Speditionen in EU-Staaten arbeiten, die wiederum Aufträge von Amazon abarbeiten²⁰. Die Gespräche der Kollegen*innen vom Beratungsnetzwerk Faire Mobilität mit Fahrern decken nicht nur die schlecht Bezahlung, sondern auch mangelnden Zugang zu sanitären Einrichtungen auf²¹.

19 Bei Aufklärungsaktionen auf Rastplätzen treffen wir keine ausländischen Beschäftigten, die fair bezahlt werden. Alle bekommen einen Großteil des Lohns als steuerfreie Spesen ausbezahlt. Da viele Fahrer auf ihren Job angewiesen sind, trauen sie sich nicht zu klagen.

20 <https://www.facebook.com/DGBFaireMobilitaet/posts/1498225977047025>

21 <https://www.facebook.com/DGBFaireMobilitaet/posts/1521619214707701>

4 Wie geht es weiter?

Rechte durchsetzen

Das Verteilzentrum in Erfurt zeichnet sich dadurch aus, dass viele Subunternehmen, die Kurierfahrer beschäftigen, arbeitsrechtliche Regelungen ausreizen. Beispielsweise sind die nicht bezahlten Überstunden pro Monat hoch genug, um bei dem niedrigen Lohnniveau von Ausbeutung sprechen zu können, aber zu niedrig, um bei einem Klageverfahren Aussicht auf Erfolg zu haben. An dieser Stelle ist es wichtig das Thema Verbandsklagerecht noch einmal in den Blick zu nehmen. Würden Gewerkschaften sich diesen Fällen gesammelt annehmen können, könnte dies eine andere Schlagkraft entwickeln, als wenn einzelne Beschäftigte ihre Ansprüche geltend machen. Letztlich ist es auch eine politische Frage, ob man bei diesem Thema weg sieht oder sich der Zielgruppe der mehrheitlich ausländischen Beschäftigten annimmt und es auf eine gerichtliche Auseinandersetzung ankommen lässt.

Prüfung der Versteuerung von Zuschlägen

Aktuell gibt es unterschiedliche Handhabe bezüglich der Versteuerung von Zuschlägen. Manche Subunternehmen versteuern diese, andere nicht. Hier bedarf es einer Prüfung und einheitlichen Entscheidung. Die könnte durch die Lohnsteuerstelle des Bundesfinanzministeriums entschieden werden. Im Nachgang müsste die Umsetzung dessen bundesweit kontrolliert werden.

Überprüfung Scheinselbstständigkeit

Beim Modell Amazon Flex stellt sich die Frage der Scheinselbstständigkeit, die durch Statusfeststellungsverfahren bei der Rentenversicherung geklärt werden könnten.

Konsequente Dokumentation und Prüfung

Es scheint darüber hinaus eine Aufzeichnungslücke zu geben. Das hieße die Lohnzettel, die seitens der Subunternehmen an Amazon gesendet werden, entsprechen nicht den Lohnzetteln, die den Kurierfahrern ausgehändigt werden. Bei einer Kontrolle durch die zuständigen Arbeitsschutzbehörden und Abgleich der Lohnabrechnungen der Beschäftigten müssten die Differenzen deutlich werden. Hier wäre die Finanzkontrolle Schwarzarbeit gefragt, um Verstöße gegen das Mindestlohngesetz zu prüfen. Ohne eine engere Zusammenarbeit der verschiedenen Behörden auf Landesebene, Bundesebene und Europaweit (beim Thema Datenschutz wäre der Firmensitz in Luxemburg relevant) kann es nicht zu einer Klärung kommen. Letztlich ist den Arbeitgebern genau das bewusst und auch aus diesem Grund ist dieses System des Ausbeutens möglich.

Fazit

All diese beschriebenen Zustände machen aus unserer Perspektive den Handlungsdruck deutlich: Die Gewerkschaften sind gefordert, den Beschäftigten den Rücken zu stärken, Behörden müssen genau hinsehen und sich auch vor aufwändigen Prüfungen nicht scheuen und letztlich sind auch alle Konsumenten*innen gefragt, ihr eigenes Kaufverhalten bei Amazon kritisch zu hinterfragen. Konsum ist auch ohne Same-Day Delivery möglich.