

Presse 2012

Paketsdienste weiter im Fokus

Unternehmer oder Angestellte einzusetzen, ist eine Sachentscheidung

Die kürzlich geführte öffentliche Debatte, ob Subunternehmer oder Angestellte bei Paketsdiensten wie DHL, DPD oder Hermes das Richtige seien, geht an der Sache vorbei. Verdi hatte gefordert, dass alle Paketsysteme mit eigenen Angestellten zustellen sollten. Verdi übersieht, dass jeder Paketzusteller ein Angestellter ist - oder es zumindest sein sollte. Dem Bescheid des Bundesarbeitsgerichts hat November 1997 eindeutig entschieden (3 AZR 633/96): Die Einbindung in den Paketzustell- und Paketholhauf ist so weitgehend, dass hier keine einzelunternehmerische Selbstständigkeit möglich ist. Wer es dennoch tut, riskiert die Nachzahlung der Sozialversicherer.

Wie es der genannten Wirtschaft, so werden auch im KEE-Bereich für bestimmte Tätigkeiten Unternehmen beauftragt. Im Verkehrs- und Speditionsbereich ist dieses schon sehr lange etabliert. Das Grundprinzip bei Speditionen ist die Vermittlung und Organisation von Frachten und nicht der Selbsttritt für den Transport. Rechtlich ist im Frachtrecht des Handelsgesetzbuches deshalb der nachfolgende Frachtführer als Unternehmerstyp verankert. Paketsysteme sind als Speditionen anzusehen. Somit ist die Unterbeauftragung nicht überraschend. Auch Kurier- und Expressdienste arbeiten nach diesem Prinzip des »nachfolgenden Frachtführers«.

ungangssprachlich meist Subunternehmer genannt. Nach Erkenntnissen des Bundesverbandes der Kurier-Express-Post-Dienste (BöKEP) gibt es derzeit etwa 15.000 Unternehmen, die die Zustellung der Pakete mit ca. 80.000 angestellten Fahrern ausführen. Eine bemerkenswerte Unternehmenszahl, die durch die Zunahme des Online-Handels wachsen wird. Sie wickeln auch, sollten UPS und DHL vollständig auf die Beauftragung von Zustellunternehmen umschwenken. Ob selbst-

ständig oder angestellt ist eine Entscheidung der Unternehmensführung und keines von gut oder schlecht.

Die Aufgabe besteht darin, falsche Entwicklungen zu korrigieren, die auch mit dem rasanten Wachstum der Branche zu tun haben. Die Aufgabe kann nicht darin bestehen, ein aussonnendes funktionierendes System zu verschlagen. Die Welt darf nicht nur aus Großkonzernen und ihren Angestellten bestehen, wie es die Gewerkschaften gern möchten. Wie brau-

chen in der Wirtschaft auch das kleinste und flexibelste Unternehmen ist.

Gewerkschaftlich schädlich wird dieses System nur an der Stelle, an der die Erlöse unter die Transport- und Zustellkosten gedrückt werden, wie bekanntlich bei den Paketsystemen geschieht. Hier entsteht eine Verarmung des Unternehmens, die letztlich wieder vom Staat ausgeglichen werden muss.

Die Paketstellunternehmer der letzten Meile haben es bisher verstanden, sich zu organisieren. Ein deutlich größerer Organisationsgrad könnte helfen, ihre wirtschaftlich schwächere Position auszugleichen. Die Umwandlung von Selbstständigkeit in Arbeitnehmerverhältnisse ist potentiell keine Lösung, sondern die rechtliche Entwicklung einer Schutzbedürftigkeit bei ungleichen Vertragspartnern - zumindest fürs Erste an Verhandlungstisch.

Rudolf Pfeiffer



INFOS

Verantwortlich für diese Seite:
BöKEP, Bundesverband Kurier-Express-Post-Dienste e.V.
 Friedrichstraße 96
 10117 Berlin
 Telefon: 0 30 200 76207
 Fax: 0 30 200 76208
 E-Mail: info@bokep.de
 Internet: www.bokep.de
 Rudolf Pfeiffer, Vorsitzender

Paketsdienste weiter im Fokus

Quelle:
 Transaktuell / September 2012



Aktion Hyundai

Wir testen eine Woche für Hyundai diesen i40.

Presse 2012

Neue GLS-Tour in Kamen

Ab 01.08.2012 fahren wir für GLS mit zwei weiteren KFZ Touren in Kamen. Tour 4505 Innenstadt und Tour 4506 Außenbezirke. Dafür wurden 2 weitere Zusteller eingestellt und 2 neue Zustellfahrzeuge angeschafft.



Presseartikel KEP-Transporter des Jahres 2012



Der „Kleine“ - unser neues Fahrzeug!

Presse 2012

Pfingstturnier SC Husen Kurl

FC Augsburg wird präsentiert von: **MMK Frachtdienste GmbH**
Gesellschaft für Transportlösungen

FC Augsburg

Der FC Augsburg spielt derzeit in der U15 Bayernliga Süd und schwebt kurz vor Saisonschluss noch in Abstiegsgefahr. Auch der FCA ist in diesem Jahr erstmalig zu Gast und wir freuen uns, einen weiteren Bundesligisten für unser Turnier gewonnen zu haben. In den Gruppenspielen trifft das Team mit den Mannschaften von KRC Genk und VfB Stuttgart bereits auf zwei Sieger der Veranstaltung, daher wird schon der Sprung in das Viertelfinale eine schwierige Aufgabe werden.

Mit der Lizenz zum Ausbilden

LIZENZVERHALTENSPERTEIL Lange Zeit war er selbst auf Tour, auch nachdem er vor 16 Jahren in Unna bei Dortmund sein Transportunternehmen MMK Frachtdienste gründete. Jetzt ist er wieder auf der Suche nach einem Azubi: Michael Młynarczyk bildet Servicefahrer aus.

Der an übliche ist sich sicher: „Zustellfahrer haben was drauf, schließlich haben sie einen anspruchsvollen Job! Mit der Ausbildung zum Servicefahrer mische ich vorwiegend speziell jungen Menschen, die gerade erst Schulabschluss und Führerschein in der Tasche haben, die Möglichkeit haben, den Fahrerberuf von der Pike auf zu lernen.“

Selbst ist der Mann. Dass in diese Berufsausbildung gibt, bekam Michael Młynarczyk vor allem fünf Jahren zufällig mit: „Wann nicht selbst ausbilden?“, dachte er sich. Die MMK Dortmund sprach ihm die Ausbilddarstellung zu, wenig später stellte er seinen ersten Azubi ein. „Ich habe mit der Ausbildung bisher nur positive Erfahrungen gemacht“, sagt Michael Młynarczyk. „Jeder wissen aber so wohl unter Transportunternehmen als auch unter Jugendlichen nur wenige, dass es die Ausbildung überhaupt gibt. Das sollte sich ändern.“

Der Weg zum Zustellfahrer. Fahrer und gefordert – das gilt für Servicefahrer genauso wie für andere Zustellfahrer. Sie sollten elektronisches und schriftliches Verständnis haben und natürlich mit schweren Paketen fertig werden. Reine Männerarbeit ist aber auch nicht, findet Michael Młynarczyk. „Ich hatte schon viele tolle Fahrerinnen in meinem Team. Auf Muskelkraft kommt es oft gar nicht so an, viel wichtiger finde ich, dass Zustellfahrer Spaß am Umgang mit Menschen haben, gerne im Team arbeiten und sich gut präsentieren können.“

Auf Suzyman Meix (18), Manuel Hunsbagen (19), Arthur Vogel (20) und die Frau in der Runde, Nina Fries (21) ist das zu 100 Prozent zu. Mit

dem erfahrenen Team ist Michael Młynarczyk für das GLS Distribution Center ab Dortmund in Unna und Hildenberg unterwegs.

Unternehmer rund um die Uhr. Er selbst kümmert sich hauptsächlich um Organisationsfragen. Da findet er nur noch seine Zeit, selbst auf Tour zu gehen. „Aber manchmal möchte ich auch letzten den Telefonhörer hängen und mit dem Auto auf die Straße. Und wenn es einmal ruhiger ist, muss ich schon tun, um meine Projekte starten.“ Die Servicefahrer-Ausbildung war so ein Projekt. Bei allem aus Michael Młynarczyk gepackt, ist er mit offenem Engagement dabei. Im Urlaub ist er zwar frisch von los getrennt, gönnerlich aber nicht. Das Telefon ist immer dabei. Der Welt organisiert er Sonderfahrten vom Strand aus. Auch dabei kann er immer auf den Rückhalt seiner Frau und seines 13-jährigen Sohnes zählen.

Ich bin gerne Transportunternehmen weil die Arbeit abwechslungsreich und abwechslungsreich ist. Das gleiche gilt übrigens für den Fahrer-Job! Eine besonders tolle Leistung besteht darin, dass ich schon innerhalb eines Tages bei einem Kilometer entfernten Burenland im Ausbildungsplan stehen sollte. Spezialfälle aber natürlich nicht“, sagt Michael Młynarczyk.



Den Beruf „Servicefahrer“ gibt es seit 2009. Servicefahrer sind in Einzelhandelsunternehmen beschäftigt, zum Beispiel im Textileinzelhandel, in der Lebensmittelversorgung oder bei Kfz-, Expert- und Paketzustellern.

Die zweijährige Ausbildung verbindet Theorie und Praxis. Einmalwöchentlich besuchen die Azubis die Berufsschule. Dort wird ihnen theoretisches Grundwissen vermittelt, zum Beispiel über Buchhaltung und Ladungssicherung. An vier Tagen pro Woche sind sie auf Tour. Im ersten Lehrjahr begleiten sie andere Fahrer, beim zweiten Zuteilung und der Umgang mit Kunden kennen. Im 3. Lehrjahr sind sie alleine unterwegs. Nach zwei Jahren legen sie eine Abschlussprüfung ab und erhalten ein Zeugnis.

Zeitungsartikel April 2012 GLS-Zeitung „Roadrunner“

Presse 2012

Zeitungsartikel August 2010 Dortmund City Zeitung



DORTMUNDER WIRTSCHAFT

Samstag, 28. August 2010
02:25, Nr. 203, 34. Woche

Ladezonen statt Knöllchen

Anlieferung der Geschäfte in der Fußgängerzone soll einfacher werden

Die Anliefererfahrer in der Fußgängerzone der City soll entspannter werden. Dazu soll es künftig spezielle Ladezonen beitragen.

Im vergangenen Jahr hatte die Industrie- und Handelskammer Dortmund (IHK) den Vorstand in Sachen Anlieferung gewagt. Eine Resolution, die Probleme für große Logistikunternehmen wie DHL, TNT, UPS & Co. schildert, ist kaum leicht, in dem engen Zeitfenster zwischen 18 Uhr und dem ersten Anlieferung bei 11 Uhr alle nötiger zu erledigen, sind sie immer vor Ort, können sie nicht Kräfte.

Eigentlich hatte die IHK für eine Ausdehnung der bis und 12.30 Uhr gültigen, darüber hinaus jedoch schmalere Flächen geschaffen werden, um Spätlieferungen abzuwickeln zu können.

In Zusammenarbeit mit der IHK, Logistikunternehmen sowie Vertretern von City-Ring und Verwaltung wurden verschiedene Vorhaben erörtert, die sich als nicht realisierbar erwiesen.

„30 Minuten frei“
So erkennen sind sie an einem roten Kreis mit einem roten Pfeil, der nach rechts zeigt und den Text „30 Minuten frei“. Zusätzlich werden die Plätze von einem orangefarbenen Kreis umgeben, der den Text „30 Minuten frei“ enthält. Auf den Kreisen sind die Adressen der Geschäfte, die auf diese Plätze Anspruch haben, vermerkt.



Be- und Entladen von 21 bis 11 Uhr frei - das Anliefern soll entspannter werden.

Wenn das in concreto nicht, so das ein Beispiel von weiteren, die noch ausgearbeitet werden. Inzwischen ist die IHK, Logistikunternehmen sowie Vertreter der IHK, Logistikunternehmen sowie Vertretern von City-Ring und Verwaltung wurden verschiedene Vorhaben erörtert, die sich als nicht realisierbar erwiesen.

- Hier sollen Ladebuchten entstehen
- Ostwall, südlich Ostwall, 2 Plätze
 - Schwarz-Brüder-Str. Südwall, 1 Platz
 - Ostwall, südlich Ostwall, 2 Plätze
 - Rosental, nahe Ammermann, 1 Platz
 - Homannstraße zwischen Kampstraße und Eisenkamp, 2 Plätze
 - Homannstraße, Ostwall südlich Rosental, 1 Platz
 - Finkenstraße, Ostwall, 2 Plätze
 - Klippingstraße, West- und Ostwall, je 1 Platz
 - Schlegelstraße, bedient, je 1 Platz
 - Grafenhof, Ostwall südlich Westwall, 2 Plätze
 - Kampstraße, Höhe Weddemark, 2 Plätze
 - Brauhausstraße Nordwall, die Brückstraße, 19-7 Uhr sind um die Beschränkung für die Halteplätze angeht.

Halteplatz-Ring für die Innenstadt

Eröffnung neuer Halteplätze in der Schliepstraße

Eine Allianz aus Stadt, IHK, City-Ring und Paketdiensten setzt sich für neue Lieferantenhalteplätze in der Innenstadt ein. Der erste Halteplatz wurde nun an der Schliepstraße eröffnet, bald schon soll ein regelrechter Ring die Lage im Dortmunder Zentrum merklich entspannen.

Rund 2000 Pakete liefern man in die Innenstadt, schätzt Michael Mlynarczyk vom Paketdienst DPD. Bezieht man noch die drei großen Konkurrenten DHL, GLS und UPS mit ein, so kommt man auf eine Flut von mehr als 8000 Paketen, die jeden Tag in den Wallring müssen.

hang die Zusammenarbeit zwischen den Paketdiensten und den Vertretern städtischer Organisationen. Obwohl man nämlich mit dem Bedürfnis nach zügiger Paketlieferung auf der einen und dem Erhalt von Rettungswegen und Attraktivität der Fußgängerzone auf der anderen Seite sehr gegensätzliche Interessen gehabt habe, sei großes Verständnis füreinander da gewesen. In einem Fall sei ein Paketdienst sogar auf die Vertreter der Stadt zugegangen mit den Worten: „Kommen Sie doch zu uns.“ Ergebnis war ein Austausch mit den „Experten“ auf dem Gebiet: den Fahrern.

Wenig Zeit und Raum

Bisher standen die Lieferanten allerdings vor einer unlösbaren Aufgabe. Zu wenig Halteplätze gab es in der Innenstadt, und die bis 11 Uhr begrenzten Durchfahrtszeiten in der City schufen in Verbindung mit den oft erst ab 10 Uhr geöffneten Geschäften ein zu kleines Zeitfenster.

Umso wichtiger also, dass eine Lösung gefunden wurde. Stefan Peltzer von der IHK lobte in diesem Zusammen-

Auch Stadtrat Wilhelm Steitz war bei der Einweihung der Halteplätze anwesend, begrüßte die Maßnahme und versprach, gegen Falschparker durchzugreifen und diese kostenpflichtig abschleppen zu lassen. Man könne schließlich Lieferanten schnell vom Golf fuhrer, „der mit der Brötchentüte aussteigt“, unterscheiden.

Angesprochen auf die Tatsache, dass es wenig geplante Halteplätze im Norden gebe, sprachen die Verantwortlichen davon, gegebenenfalls dort aufrüsten zu wollen. hmb



Die Allianz für Halteplätze von links nach rechts: Stefan Peltzer, Axel Schroeder, Wilhelm Steitz, Jürgen Fenster. Foto: Knut Vahlensieck