

be **ver.di** wegen

Heft 11/2007



Fotos: ver.di

Für den Schutz der Beschäftigte bei den Briefdiensten

Der Mindestlohn muss kommen!

Bundes-JAV-Konferenz
Seite 10

INHALT

Titelthema

4-5 Tariflicher Mindestlohn für die Beschäftigten bei den Briefdiensten muss kommen

Speditionen und Logistik

6-9 DHL präsentiert Logistiklösungen mit RFID – Betriebsräte werden tätig

Fahrergipfel: Lösungen dringend gesucht

Jugend

10 Bundes-JAV-Konferenz der Post AG: Jungbrunnen sucht Anschluss

Service

11 Termine

Freizeit-, Kultur- und Gewerkschaftstreffen

NACHRICHTEN

BNetzA muss Auskunft erhalten

Der Präsident der Bundesnetzagentur (BNetzA), Matthias Kurth, hatte im Mai dieses Jahres angekündigt „eine Vollerhebung unter allen Wettbewerbern“ zu machen, um die wesentlichen Arbeitsbedingungen abzufragen. Im Juni versandte die BNetzA an alle aktiven neuen Briefdienstleister eine Auskunftsanordnung gemäß Paragraph 45 des Postgesetzes, um die wesentlichen Arbeitsbedingungen abzufragen. Dagegen machten diese, darunter die Pin AG, Widerspruch beim Verwaltungsgericht Köln geltend. Das Gericht gab dem statt und bemängelte, nicht alle Fragen der BNetzA seien relevant, so nach den Sendungsmengen, der Zahl der Betriebsstätten und Art der Zustellung (siehe bewegen 08 – 09/2007). Dagegen legte die BNetzA beim Oberverwaltungsgericht in Münster Rechtsmittel ein. Das Oberverwaltungsgericht entschied unter anderem, dass die privaten Briefzusteller als Wettbewerber der Deutschen Post AG der BNetzA auf Nachfrage

die Arbeitsbedingungen in ihrem Unternehmen offenlegen müssen. Die Frage nach Sendungsmengen sei erforderlich, weil die Beantwortung Rückschlüsse auf die Größe des Unternehmens und die Zahl der Saisonbeschäftigten zulasse. Die Zahl der Betriebsstätten könne Aufschlüsse über die Größe eines Unternehmens und dessen flächenmäßige Ausdehnung geben. Der Beschluss ist nach Angaben des Gerichts unanfechtbar. (Az.: 13 B 1428/07). **red**

Keine Gigaliner in Deutschland

Die Verkehrsminister von Bund und Ländern sprachen sich auf ihrer Konferenz im Oktober gegen die Zulassung von bis zu 25,25 Meter langen und 60 Tonnen schweren Lkw, sogenannte Gigaliner, aus. Neue Versuche damit werden nicht mehr zugelassen. Die in drei Bundesländern laufenden Modellprojekte sollen zu Ende geführt werden. Deren Ergebnisse sollen in die Diskussionen auf europäischer Ebene eingebracht werden. Derzeit untersucht die EU die Voraussetzungen für einen Einsatz der Gigaliner. Die

Entscheidung darüber steht im nächsten Jahr an. Einige EU-Staaten experimentieren mit Gigalinern. Nur in Schweden und Finnland sind sie seit Jahren im Einsatz, begünstigt durch lange gerade Straßen, geringe Verkehrsdichte, wenig innerstädtischen Transportverkehr und Distributionszentren am Rand der Städte. Von diesen Ausnahmen abgesehen, sind entsprechend der EU-Richtlinie 96/53/EG nur Lkw mit bis zu 18,75 Metern Länge und 40 Tonnen Gesamtgewicht erlaubt. ver.di lehnt den Einsatz der Gigaliner ab. Ein diesbezüglicher Antrag wurde vom 2. ver.di-Bundeskongress angenommen. Die Begründung: Erstens sei eine Verkehrsverlagerung von der Schiene auf die Straße zu befürchten und zweitens erhebliche Ausgaben zu Lasten anderer Verkehrsträger. Bis zu acht Milliarden Euro wären laut Bundesverkehrsministerium allein für Umbaumaßnahmen an Brücken nötig, damit sie den Belastungen durch Gigaliner standhielten. Auch die bestehende Straßeninfrastruktur müsste angepasst werden, wie Kreisverkehre, Kreuzungen, Rastplätze. Zu-

IMPRESSUM bewegen

Nr. 11/2007
6. Jahrgang

Herausgeber:

Vereinte Dienstleistungsgewerkschaft

Bundesvorstand:

Frank Bsirske, Andrea Kocsis

Redaktion:

Dr. Sigrun Schmid (verantwortlich),
Gabriele Sander, Dr. Helma Nehrlich

E-Mail:

bewegen.psl@verdi.de

Online-Ausgabe:

www.verdi-Fachbereiche.de

Redaktionsanschrift:

ver.di Bundesverwaltung
Fachbereich Postdienste,
Speditionen und Logistik
10112 Berlin

Telefon 0 30/69 56-0

Fax 0 30/69 56-37 62

Erscheinungsweise:

9 Ausgaben pro Jahr

Redaktionsschluss:

Heft 12/2007: 22. November 2007

Heft 01-02/2008: 23. Januar 2008

Gestaltung + Layout:

Sabrina Stamm (apm AG)

Druckauflage:

255 200

Herstellung + Druck:

apm AG Darmstadt,
Kleyerstraße 3,
64295 Darmstadt,
www.alpha-print-medien.de



Vom 15. bis 21. Oktober führten die Internationale Transportarbeiter Föderation und ver.di eine Aktionswoche in der Transportbranche durch. Unter dem Motto „Organisieren! – Durchsetzungskraft stärken“ wurde in Unternehmen und auf Rastanlagen auf den weltweiten Kampf des Fahrpersonals für bessere Arbeitsbedingungen, Bezahlung und Arbeitsschutz hingewiesen. Bei den Aktionen dabei waren Gewerkschafter aus Polen, wie hier auf dem Autohof Swietkow an der deutsch-polnischen Grenze.

Foto: ver.di

dem gibt es erhebliche Bedenken bei der Verkehrssicherheit, wegen längerer Bremswege und Überholvorgänge sowie zunehmender Unübersichtlichkeit auf den Straßen. *red*

2,5 Prozent mehr bei der Postbank Filialvertrieb AG

Die Tarifbeschäftigten der Postbank Filialvertrieb AG bekommen ab 1. Dezember dieses Jahres 2,5 Prozent mehr Geld. Damit wird die zweite Phase des Tarifabschlusses aus dem Jahr 2006 umgesetzt.

Im vergangenen Jahr wurden die Einkommen im Dezember um drei Prozent angehoben. Zuvor wurden Einmalzahlungen in monatlichen Beträgen von je 62,50 Euro in den Monaten Juli bis Oktober fällig. Die prozentuale

Erhöhung gilt auch für die Sicherheitsbeträge der Besitzstandszulagen und für die Auszubildenden. Der Tarifvertrag läuft mindestens bis zum 31. Juli 2008.

Hermann Völlings

Überleitung des Vertriebs zu DHL Express Germany

Durch den Aufbau eines eigenständigen Vertriebs bei der DHL Express Germany GmbH werden rund 250 Beschäftigte übergeleitet.

Für diese konnte ver.di am 8. November 2007 einen Tarifvertrag abschließen. Dieser regelt Vertriebsentgeltgruppen für den Bereich Sales im Entgelttarifvertrag der DHL Express Germany, die entsprechenden Überleitungsbestimmungen sowie darauf bezogene Änderungen im Entgelt- und Mantel-

tarifvertrag. Weiterhin enthält er Regelungen für die Beschäftigten, die keine unmittelbaren Verkaufstätigkeiten wahrnehmen und somit in den Entgelttarifvertrag der DHL Express Germany übergeleitet werden.

Durch Besitzstandszulagen konnten Einkommensverluste für die Beschäftigten ausgeschlossen werden. Die variablen Vergütungsbestandteile bleiben erhalten.

Die parallel dazu verlaufenden Verhandlungen des Konzernbetriebsrates zu einem Interessenausgleich und Sozialplan wurden ebenfalls am 8. November abgeschlossen. Im Ergebnis kommt es nicht zu Entlassungen von Beschäftigten. Neben grundlegenden Schutzregelungen wurden insbesondere Ausgleichszahlungen beim Wechsel des Beschäftigungsortes vereinbart.

Hermann Völlings

Aufsichtsratswahl im Postkonzern

Am 27. März 2008 finden die Aufsichtsratswahlen im Konzern der Deutschen Post statt. Zur Aufstellung der unternehmensinternen Kandidaten gab es am 6. November eine Nominierungsversammlung, auf der ein repräsentativer Kreis von Mitgliedern von Betriebsräten, Vertrauensleuten oder in sonstiger Weise gewerkschaftlich tätiger Kollegen aus den Unternehmen die Kandidatinnen und Kandidaten für die Wahl zum Aufsichtsrat vorschlug. Dort stellten sich auch die Gewerkschaftsvertreter für die Wahl vor.

Für die Leitenden Angestellten erfolgt noch ein Abstimmungsverfahren. Auch sie stellten sich auf dieser Nominierungsversammlung vor.

red

ANZEIGE

Erfahrung weitergeben.

Erfahrung ist durch keine Theorie zu ersetzen.
Umso schöner, dieses Wissen weiterzugeben. Von Generation zu Generation. Seit 100 Jahren profitieren unsere Kunden davon. Wir geben passgenaue Antworten für Menschen, deren Ansprüche mit den Jahren gewachsen sind. Fragen Sie uns nach den SIGNAL IDUNA Erfahrungsschätzen.

Infos unter der Hotline 01 80/ 3 33 03 30 oder unter www.signal-iduna.de.

SIGNAL IDUNA 
Versicherungen und Finanzen

Gut zu wissen, dass es SIGNAL IDUNA gibt.

Gegen eine Politik der so



ARM TROTZ ARBEIT

Mein -Zusteller soll von seinem Lohn leben können!

Beschäftigte der neuen Briefdienste brauchen den verbindlichen Mindestlohn von 8,00 bis 9,80 Euro.

Damit Sie von ihrem Lohn leben können! Damit sich deren Arbeitgeber nicht mehr auf Kosten der Allgemeinheit dem Lohn aus dem Sozialkassen subventionieren lassen!

Mit blockieren CDU und CSU das für den Mindestlohn notwendige Gesetzgebungsverfahren. Damit torpedieren sie den Kampf gegen Hungerlöhne.

Zu dieser Politik der sozialen Kälte sagen wir Nein!

Mehr unter www.mindestlohn.de

Dieses Plakat „Mein -Zusteller soll von seinem Lohn leben können!“ ist Anfang November erschienen und wird bundesweit eingesetzt.

Lohn leben können!“ ist Anfang November erschienen und wird bundesweit eingesetzt.



ARM TROTZ ARBEIT

Mein -Zusteller soll von seinem Lohn leben können!

Lohn-Mittelklasse und Mithras.

Seit 1. Januar 2008 wird der deutsche Postmarkt vollständig liberalisiert. Das können sich die Deutschen Post AG auch andere Unternehmen aus der heimische Post für die Postdienste der Post leisten. Die Postdienste der Post sind in Deutschland die Post und in Österreich die Post und in der Schweiz die Post.

Das heißt: Die Postdienste der Post sind in Deutschland die Post und in Österreich die Post und in der Schweiz die Post.

Mit solchen Beschäftigten von 1,80 oder 2,00 Euro hat eine abnehmende Person, die nicht arbeiten, sondern auf arbeitslosen Arbeitslosen, die sich nicht keine.

Die Bundesregierung hat dieses Problem erkannt und im August 2007 erlassen, um die Beschäftigten mit einem tariflichen Mindestlohn von 8,00 und 9,80 Euro zu schützen.

Dies hat die Gewerkschaft und einen Mindestlohnvertrag mit den Dienstleistern aus dem Bereich der Post. Dieser Vertrag soll im August 2008 von den Bundesländern für die Postdienste der Post.

CDU und CSU verhindern dieses Gesetzgebungsverfahren. Damit torpedieren sie den Kampf gegen Hungerlöhne.

Zu dieser Politik der sozialen Kälte sagen wir Nein!

Wir wollen keine Vollkasko von Tagelöhnen!

Wir wollen, dass Beschäftigte von ihrem Lohn leben können!

Wir wollen keine Liberalisierung, die die Sozialkassen pleite macht!

Wir wollen Unternehmen, die sozialen Lohn bezahlen!

Wir wollen 8,00 Euro und nicht zu viel – mindestens 8,00!

Mehr unter www.mindestlohn.de

Weiter erschien zu diesem Thema ein Flugblatt mit knappen Argumenten, Zahlen und Fakten für die

Fragen aus der Bevölkerung. Es ist vor Ort in den Landesbezirksfachbereichen erhältlich und im Internet abrufbar unter: www.psl.verdi.de/postdienste/nachrichten



Für einen Lohn, von dem man leben kann!
Fakten und Argumente zum Post-Mindestlohn.



Über den Mindestlohn für die Briefdienste wird heftig gestritten.

Diese Broschüre fasst zentrale Motive, Fakten und Argumente zusammen. Sie ist gleichfalls im Internet abrufbar.

Zum 1. Januar wird der deutsche Briefmarkt vollständig liberalisiert. Zeitgleich sollen die Beschäftigten mit einem tariflichen Mindestlohn vor Lohn- und Sozialdumping geschützt werden. So hat es die Bundesregierung im August beschlossen. ver.di hat mit dem zuständigen Arbeitgeberverband Postdienste e. V. einen Mindestlohntarifvertrag abgeschlossen, mit Stundenlöhnen zwischen acht und 9,80 Euro. Damit für alle Beschäftigten in der Briefbranche diese Lohnuntergrenze gilt, müssen zunächst Bundesrat und Bundestag das Arbeitnehmer-Entsendegesetz um die Briefdienstebbranche erweitern. Sodann ist der Bundesminister für Arbeit und Soziales am Zug. Er erlässt die Verordnung, die den Tarifvertrag für allgemeinverbindlich erklärt.

Bundesrat und Bundestag haben sich im Oktober in erster Lesung mit dem Gesetzesentwurf zur Erweiterung des Arbeitnehmer-Entsendegesetzes befasst. Am 5. November fand im Bundestag die Expertenanhörung statt.

Das Gesetzgebungsverfahren soll Ende November abgeschlossen sein. Und wir erwarten, dass die Unionsparteien CDU und CSU aufhören, den Kampf gegen Hungerlöhne zu torpedieren.

Mitgliederaktionen sind das Fundament

Allein dass ver.di bis an diese Stelle gekommen ist, ist nur dem Druck, den vielfältigen Aktionen der Mitglieder in der Öffentlichkeit und in den Betrieben zu verdanken. Über 30 000 Kolleginnen und Kollegen haben im Mai in Berlin gegen eine Liberalisierung ohne Sachverstand protestiert. Seit Mai finden flächendeckend vor Ort Aktivitäten für den Stopp des Lohn- und Sozialdumpings auf dem deutschen Postmarkt statt. Es werden zahlreiche Gespräche mit der Politik und den Parteien geführt und in Pressegesprächen dargestellt, dass ein Mindestlohn für die Briefbranche kommen muss.

Zehn Jahre nach Inkrafttreten des Postgesetzes, mit dem der Wettbewerb auf dem deutschen Postmarkt eingeläutet wurde, ist nun politisch zu entscheiden, ob Menschen, die Tag für Tag vollzeit harte Arbeit verrichten, von ihrem

Lohn leben können. Denn die neuen Briefdienste setzen auf das Geschäftsmodell: Sie bezahlen ihren Beschäftigten einen spärlichen Lohn, den Rest überlassen sie dem Staat und damit dem Steuerzahler.

Bevölkerung will Mindestlöhne

86 Prozent der Bürgerinnen und Bürger in Deutschland sind für Mindestlöhne.

Es gibt auf dem europäischen Postsektor, so in Schweden oder auch in der Schweiz, erstens Wettbewerb und zweitens tarifvertragliche beziehungsweise rechtliche Grundlagen, die die Beschäftigten der neuen Briefdienste vor Lohn- und Sozialdumping schützen. In Deutschland jedoch hat der Mindestlohn für die Briefdienste in Höhe von acht bis 9,80 eine Allianz von Gegnern auf den Plan gerufen, deren Ziel es ist, den Mindestlohn zu Fall zu bringen. Einige Akteure schrecken dabei auch nicht vor dubiosen bis hin zu menschenverachtenden Mitteln zurück. Anfang Oktober ließ eine „Initiative Deutscher Zeitungen“ großformatige farbige Anzeigen schalten, in denen sie unter anderem die Bundeskanzlerin Angela Merkel (CDU) und den Vizekanzler Franz Müntefering (SPD) bezichtigten, sie würden das Postgesetz „heimlich unterwandern“. Das ist ein ungeheuerlicher Vorwurf gegen eine demokratisch gewählte Regierung. Inzwischen ist der Bundesverband der deutschen Zeitungsverleger (BDZV) dazu übergegangen, in ganzseitigen Anzeigen die Abgeordneten des Deutschen Bundestages aufzurufen, der Erweiterung des Arbeitnehmer-Entsendegesetzes nicht zuzustimmen.

Höhepunkt der Kampagne der Mindestlohngegner war eine Anfang Oktober von den Arbeitgebern der neuen Briefdienste organisierte Demonstration, auf die sie ihre Beschäftigten schickten, um gegen die Einführung des von ver.di ausgehandelten Mindestlohnes zu protestieren und niedrigere Löhne zu verlangen. Ein in der deutschen Sozialgeschichte wohl beispielloser Vorgang.

Schließlich wurde der Versuch unternommen, eine Gewerkschaft von oben zu gründen – mit dem offenkun-

sozialen Kälte

digen Ziel des Arbeitgeberverbandes Neue Brief- und Zustelldienste, sich so ein Instrument zu verschaffen, doch noch an einen Dumpingtarifvertrag für die neuen Briefdienste heranzukommen. Jedoch wurde dieses durchsichtige Manöver von der Politik erkannt. Dazu hat selbst der Sachverständige Prof. Thüsing – ansonsten kein Freund des von ver.di ausgehandelten Mindestlohnes – in der Anhörung des Bundestages am 5. November dargelegt, dass man die Tariffähigkeit dieser aus dem Boden gestampften Gewerkschaft „mit guten Gründen bezweifeln“ könne.

Ausreichender Rahmen für Wettbewerb

Eben jener Prof. Thüsing hat in seiner schriftlichen Stellungnahme zu dem Gesetzesentwurf zur Erweiterung des Arbeitnehmer-Entsendegesetzes ausgeführt, man könne keine Löhne auf die gesamte Branche übertragen, „die weit über dem Existenzminimum liegen“.

Fakt ist, dass die vereinbarten Mindestlöhne für alleinstehende Vollzeitbeschäftigte knapp über dem Existenzminimum liegen. Ein verheirateter Zusteller aus Hamburg mit einem Kind kommt mit dem Stundenlohn von 9,80 Euro auf ein monatliches Nettoeinkommen von 1297,64 Euro und hat Anspruch auf 270 Euro ergänzendes Arbeitslosengeld II. Wer also davon spricht, dass ein Stundenlohn von acht oder 9,80 Euro ein Salär „weit über dem Existenzminimum“ sei, kann oder will nicht rechnen.

Die Wettbewerbsfähigkeit der neuen Briefdienstleister wird durch die von ver.di ausgehandelten Mindestlöhne nicht gefährdet. Wettbewerb kann im Gegenteil endlich nachhaltig geführt werden. Die Mindestlöhne liegen zwischen 25 und 42 Prozent unter dem Tarifniveau der Deutschen Post AG. Damit haben die neuen Briefdienste ausreichend Raum, in einem Wettbewerb um attraktive Dienstleistungen und guten Kundenservice zu bestehen.

Stundenlöhne von acht bis 9,80 sind nicht zu viel! Ein Zusteller muss von seinem Lohn leben können! Dafür kämpfen wir gemeinsam. Der Atem der ver.di-Mitglieder ist bekanntlich lang! sis

Auszüge von Meinungen und Diskussionen aus dem Mindestlohn-Weblog: www.blog.mindestlohn.de

Ramona,
Montag 8. Oktober 2007, 20.28 Uhr
... [ich bin Zusteller bei der PIN Mail AG...](#) uns hat man mitgeteilt, dass die PIN sich den Mindestlohn auf Dauer nicht leisten kann... Wir als Zusteller wollen natürlich mehr Geld, aber nicht auf Kosten von unseren Arbeitsplätzen! ...

Arbeitssklave,
Dienstag 9. Oktober 2007, 16.33 Uhr
... [ich bin bei Jurex...](#) uns erzählt man im Kern die gleiche Nummer... Hinter vorgehaltener Hand hören wir dann, dass es einen Springer-Verlag nicht interessiert, ob Minus eingefahren wird, weil zur Not noch ein paar Millionen nachgeschoben werden... Solange sich Herr Thiel einen Berater wie Herrn Gerster leistet und fleißig weiter kleine Zustelldienste – wie gerade in Baden-Württemberg geschehen – für ca. 20 Millionen Euro aufkauft, kann man wohl kaum davon ausgehen, dass der Mindestlohn die PIN Group in den Ruin treibt.

Susanne,
Mittwoch 10. Oktober 2007, 9.07 Uhr
... [Auch ich möchte ... nicht meinen Arbeitsplatz verlieren ...](#) aber ich bin der Meinung, dass die Pin schon längst mal etwas zur Motivation der Mitarbeiter hätte beitragen können indem sie den Stundenlohn erhöht. Als ich damals anfang... hieß (es): mehr geht erstmal nicht! Mittlerweile fahren sie satte Gewinne ein, die sie sicher nicht zuletzt der guten Arbeit ihrer Angestellten zu verdanken haben. An die ist aber im Laufe der Jahre fast nicht gedacht worden, außer einer beinahe lächerlichen Staffelung für Betriebszugehörigkeit... Jetzt Krokodilstränen zu verdrücken, weil der Sprung zu 9,80 Euro zu hoch ist, grenzt echt an einen schlechten Witz...

Oliver,
Freitag 12. Oktober 2007, 10.08 Uhr
... [Es hört sich ja gut an, wenn ... verkündet wird, \(sich\) für mehr Lohn einzusetzen...](#) Durch Mindestlöhne, insbesondere in der geforderten Höhe für die Briefzustellung, werden Jobs vernichtet...

Keks,
Montag 15. Oktober 2007, 19.34 Uhr
[Oliver, ich glaube du hast nicht verstanden, worum es hier geht. Welche Jobs werden in der Postbranche vernichtet?](#) ... Es geht hier um die sicheren Jobs... Entweder muss die Post noch mehr Leute entlassen... oder die Privaten wollen minderbezahlte Mitarbeiter entlassen. Was für ein Hohn. Ich glaube nicht, dass durch das etwas geringere Porto ein einziger Brief mehr verschickt wird, es findet allenthalben eine Umverteilung statt. Und das auch nicht im Bereich der einzelnen Bürger, denn die sind für die Privaten uninteressant, da man dort keine Gewinne erwirtschaften kann.

Rudi,
Mittwoch 17. Oktober 2007, 1.44 Uhr
... [was die Leute bekommen, spottet jeder Beschreibung...](#) Der Staat schreit nach Mindestlöhnen, dann soll unser Staat doch mit gutem Beispiel vorangehen und nur an Firmen vermitteln, wo den Arbeitnehmern im Nachhinein keine begleitende Sozialhilfe bezahlt werden muss. Aber dann können unsere sozialen oder christlichen Parteien ja nicht mehr jubeln, dass es wieder weniger Arbeitslose gibt.

Tommy,
Freitag 19. Oktober 2007, 1.49 Uhr
... [vielleicht solltet Ihr mal nicht vergessen, dass die Post AG ... einen Wettbewerbsvorteil besitzt ... die Mehrwertsteuerbefreiung ...](#) Die haben die Privaten noch nie erleben dürfen. Nun wisst Ihr auch, warum die Löhne so im Keller sind...

Keks,
Freitag 19. Oktober 2007, 18.22
... [Tommy scheint... die Hintergründe nicht \(zu\) kennen ...](#) Ich möchte mal sehen, was passiert, wenn es keine Mehrwertsteuerbefreiung und damit auch keinen Universaldienst gibt. Ich möchte dann nicht auf dem Lande wohnen, dann kannst du dir deine Post aus der nächsten Stadt abholen...

Die Zukunft zum Anfassen

DHL präsentiert Logistiklösungen mit RFID – Betriebsräte werden tätig



Fotos: Toni Nemes/transit

„Es wird über RFID heute immer noch mehr geschrieben, als damit in der Realität jetzt schon gemacht wird. Aber das soll sich bald ändern,“ so Keith Ulrich, Leiter Technologie und Innovation Management bei der Deutsche Post World Net, DHL Innovation Center in Troisdorf.

Von RFID-Zukunft zum Anfassen handelt der nachfolgende Bericht. Auch Interessenvertretungen in Post- und Logistikunternehmen befassen sich zunehmend mit den Auswirkungen von Funktechnologie.

Die Möglichkeiten, die die RFID-Technologie zur Identifikation und Verfolgung von Waren und Gegenständen mit Hilfe von Funkwellen bereithält, werden momentan weltweit getestet und vorangetrieben. Der noch allgegenwärtige Barcode scheint überholt. Mit einem RFID-Chip muss nicht mehr jedes Warenetikett einzeln mit einem Lesegerät erfasst werden. Mittels Funktechnologie lässt sich das automatisch, schnell, ohne direkten Sichtkontakt organisieren. So gekennzeichnete Ladung meldet sich auch aus dem Schiffsrumpf oder dem „intelligenten Regal“ eines Lieferwagens. Das macht Transportwege transparent und berechenbarer. Ein RFID-Chip oder „Tag“ kann zudem

weitere Daten über Produkte, Transportbedingungen und -zeiten speichern, was gänzlich neue Anwendungsfelder eröffnet. Über solche Innovationen in der Logistik informiert das DHL Innovation Center – eine Mischung aus Forschungslabor und Strategieshow.

Das Paket steuert zielsicher die Anlage

Tatsächlich wird ein Spagat versucht: Der moderne „Global Flow“ der Logistik, das weltweite Transportnetzwerk, ist mittlerweile so komplex, dass es nur beispielhaft gezeigt werden kann. Schließlich geht es um das effektive Zusammenspiel von Informationen, Pro-

duktionsprozessen, Waren und Sendungen, Geodaten, Transportwegen, Routenoptimierung und Zustellzeiten rund um den Globus.

Zu Beginn des Rundgangs entfalten sich auf einem großen „Strategietisch“ mit Projektionsfläche die Funktionsmechanismen solcher Netzwerke am Beispiel der DHL-Luftfrachtverbindungen. Dann rücken Bestandteile globaler Lieferketten in den Blick: „Wir forschen daran, ein Paket mit dem Wissen auszustatten, wo es hin soll. Diese Zielinformationen werden im RFID-Tag am Paket gespeichert. So steuert nicht mehr die Anlage den Weg des Paketes, vielmehr steuert das Paket die Anlage und bewegt sich zielsicher in einem Logistik-Netzwerk.“ So beschreibt Keith Ulrich, Leiter Technologie und Innovation Management bei Deutsche Post World Net die Vision. Fassbar wird sie an Beispielen: Jeder Besucher kann an einem Order-Stützpunkt per Touchscreen-Bild-

Das DHL Innovation Center in Troisdorf wurde für einen zweistelligen Millionenbetrag innerhalb eines reichlichen Jahres errichtet und am 2. März dieses Jahres eingeweiht. Im Laborbereich arbeiten 20 eigene Forscher, zehn weitere Arbeitsplätze stehen für Mitarbeiter von Innovationspartnern bereit. Zu den Partnern zählen IBM, Intel, SAP, Motorola, Fraunhofer-Institute, das Massachusetts Institute of Technology und viele andere. Den 1800 Quadratmeter großen Showroom, für den das Kreativteam von Triad Berlin und das DHL Entwicklerteam einen Design Award erhielten, haben bis Ende Oktober bereits 7000 Besucher aus aller Welt besichtigt. Die „emotional intelligente Kommunikation“ zielt auf Kunden, Vertreter von Politik und Medien, aber auch potenzielle Investoren und eine Vielzahl eigener Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter.

schirm ein Paket auf die Reise schicken. Er hat die Wahl über Größe, die Versandart – normal oder umweltneutral – konventionelle Zustellung oder Abholung an einer Packstation. Die Bestelldaten werden elektronisch weitervermittelt. Sie bewirken, dass aus dem Tablarlager an der Seitenwand des Ausstellungsraumes automatisch ein entsprechendes Paket mit RFID-Chip entnommen, auf ein Förderband gelegt und mit den Empfängerdaten etikettiert wird. Über ein 125 Meter langes gewundenes Transportband gelangt es in einen Ausstellungsbereich, der moderne Zustellung auf der „letzten Meile“ verdeutlicht.

Hier ist ein mit RFID-Technik ausgestattetes intelligentes Zustellfahrzeug zu besichtigen. Die Regale im Innern funktionieren gleichzeitig als RFID-Lesegeräte, die die Ladung registrieren und vermelden, wenn ein Paket falsch eingelagert wird. Im Zusammenspiel mit Satellitennavigation und UMTS wäre es mit so einem Fahrzeug möglich, Kunden per GPS-Handy über Aufenthaltsort und Lieferzeit ihrer Sendung Auskunft zu geben. Zudem wird daran gearbeitet, die Routenplanung für die Zustellung besonders in Ballungsräumen zu optimieren. Das Fahrzeug wird jedoch kaum vor 2010 in Serie gehen.

Exakt das richtige Fach

Am Ende des Rundgangs warten die Sendungen in einer Packstation auf die „Besteller“. Der Prototyp dieser Packstation ist ebenfalls mit RFID-Technik ausgestattet. So finden die Informationen auf der Kundenkarte des Abholers und auf dem Funkchip im Paket zueinander und sichern, dass sich genau das richtige Fach öffnet.

Es muss sich bei den Sendungen nicht immer um Pakete handeln. Ge-

meinsam mit Partnern arbeitet DHL an Pilotprojekten in der Bekleidungsindustrie. Ein Experimentierfeld für solche Aufträge bietet die DHL-Unternehmensbekleidung – 1,5 Millionen Kleidungsstücke aller DHL-Zusteller außerhalb Deutschlands. Werden sie mit RFID-Etiketten versehen, wird Inventur auf Knopfdruck real.

Bedarf für intelligente Container

Kurz vor der Praxisreife sind neuartige RFID-Sensor-Tags für kälteüberwachte Sendungen in der Pharmazie, die künftig auch bei Lebensmittel- und Blumentransporten zum Einsatz kommen könnten. Die Kombination aus Temperatursensor und Funkchip kontrolliert und dokumentiert Daten während des gesamten Transports und unmittelbar am Produkt. Der Zustand der sensiblen Ware lässt sich überprüfen, ohne dass die

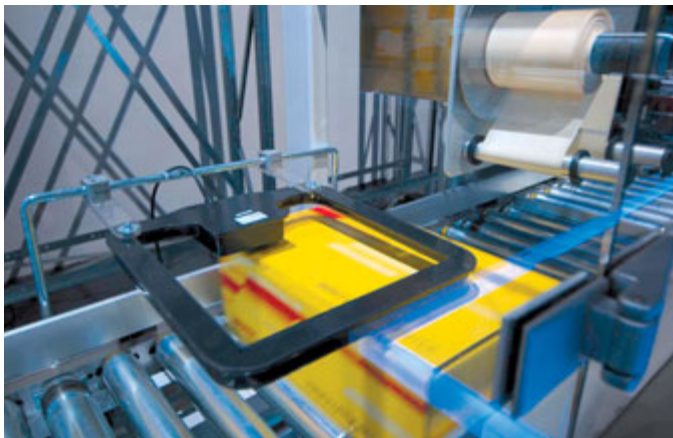
Kühlbehälter geöffnet werden müssen. Sogar das aktuelle Mindesthaltbarkeitsdatum kann der Chip berechnen und er zeigt an, wenn eine bestimmte Temperaturgrenze überschritten wird. Dafür wurde eine spezielle Leiterbahn entwickelt, die Sensor- und Funkchip verbindet, zugleich aber eine technisch erforderliche Distanz zwischen beiden schafft. Bei dem Pilotprojekt arbeitet DHL mit IBM und Praxispartnern aus der Pharmaindustrie zusammen.

Dass es einen Bedarf für „intelligente Container“ gibt, davon geht man in Troisdorf aus. Diese Transportbehälter sind eine Weiterentwicklung der temperaturüberwachten Sendung und arbeiten ebenfalls auf der Basis von RFID-Sensor-Tags. In einem derartigen Container könnten während des Transports außer der Temperatur noch weitere Parameter gemessen und per GPS übermittelt werden. Interessant wäre das für sensible Produkte, die beim Transport durch Feuchtigkeit oder Erschütterungen gefährdet sind. Für solche Sendungen müssten Signale auch aus der Tiefe des Schiffsrumpfes heraus empfangen werden. Bei Luftfracht sind vor allem Sicherheitsprobleme zu lösen, da RFID-Chips während des Fluges nicht aktiv senden dürfen.

Was all diese Innovationen für die DHL-Mitarbeiter weltweit bedeuten, wird im Innovationszentrum kaum thematisiert. Das muss anderswo erörtert werden. Hier gilt nur: „The Future is Yellow“. Gelb-Rot, um exakt zu sein.



Ein Angebot für den Transport sensibler Produkte: Der „intelligente Container“.



Das Paket wird etikettiert, der RFID-Tag ausgelesen und gespeichert.

Besonnen, koordiniert und sachkundig

Ein Pilotprojekt der RFID-Entwicklung läuft mittlerweile im Test: DHL probt die Sendungserfassung und -kontrolle mittels RFID-Chips. Dazu sind die Konzernbetriebskleidung der Mitarbeiter, die Kartons und die Paletten, auf denen die Sendungen transportiert werden, mit RFID-Tags gekennzeichnet und werden entlang der Supply Chain ausgelesen. Zu diesem Projekt hat der Betriebsrat der DHL-Niederlassung Hamburg eine Betriebsvereinbarung geschlossen. Monika Borchert, die Betriebsratsvorsitzende in der Hansestadt und stellvertretende Gesamtbetriebsratsvorsitzende der DHL Solutions GmbH, erläutert die Knackpunkte: „Wir haben klar geregelt, dass es keine Überwachung und Leistungskontrolle von Mitarbeitern geben wird, dass der Betriebsrat zu informieren und zu be-

teiligen ist und dass das Projekt an generelle Rahmenvereinbarungen zu IT-Systemen angekoppelt wird.“ Diese Erfahrungen gehen auch in ein übergreifendes RFID-Projekt des Konzernbetriebsrates der Deutschen Post ein. Es läuft zunächst bis Ende 2008 und soll mögliche Auswirkungen auf die Arbeits- und

Einkommensbedingungen sowie die Arbeitsabläufe im Konzern Deutsche Post World Net durch die Funktechnologie analysieren und Handlungsbedarf ermitteln. Gesundheitsschutz und Datensicherheit sind dabei wichtige Aspekte. Zu den Gründen, warum sich das Gremium so ausdrücklich und kompetent mit der Funktechnologie beschäftigt, heißt es beim Konzernbetriebsrat: RFID sei ein Top-aktuelles Thema. Technologisch sei alles noch sehr im Fluss. Es sei jedoch anzunehmen, dass sich aus der Anwendung Risiken für die Beschäftigten ergeben. Diese gelte es nun festzustellen, um besonnen, koordiniert und sachkundig darauf reagieren zu können.

„Bis jetzt war RFID für uns noch kein dringendes Thema. Ab 2008 wird es uns ausführlicher beschäftigen. Fragt sich nur noch, mit welcher Wucht“, meint Thomas Sorg, Gesamtbetriebsratsvorsitzender von Kühne + Nagel. Bei

dem Hamburger Logistikdienstleister sei bislang der herkömmliche Barcode bei der Sendungsverfolgung noch das Mittel der Wahl. Man warte, bis die großen Logistikkunden Anforderungen mit RFID formulieren.

Doch parallel laufen auch Eigenentwicklungen. Gemeinsam mit Siemens hat Kühne + Nagel bereits 2003 Licon, ein eigenes Konsortium dafür, gegründet und arbeitet mit renommierten Partnern an Pilotprojekten, etwa im See- und Luftfrachtbereich. „Sobald etwas praxiswirksam wird, werden wir zwingend Gesamtbetriebsvereinbarungen dazu machen“, ist sich der Vorsitzende des Gesamtbetriebsrates sicher. Die Voraussetzungen dafür sind gegeben.

Bereits 1993 wurde bei Kühne + Nagel eine Rahmen-Betriebsvereinbarung über die Planung, Einführung und Anwendung von Informations- und Kommunikationstechnologien getroffen. Diese vorausschauende Regelung sichert, dass „grundsätzlich weitere Betriebsvereinbarungen abzuschließen“ sind, wenn neue Systeme eingeführt werden. Die Interessenvertretung muss umfassend über solche Neuerungen informiert werden und verfügt auch über Instrumentarien zur Mitsprache. Beispielsweise ist die Mitarbeit bei Software- und Programmentwicklungen in speziellen Anwenderausschüssen gewährleistet. „Die Rahmenvereinbarung eröffnet uns auch politische Aktionsmöglichkeiten“, meint Thomas Sorg. „Leistungs- und Verhaltenskontrolle mittels RFID werden wir nicht zulassen.“ **neh**

ANZEIGE

Urlaubsreisen mit Mehrwert!

Jetzt direkt buchen und
10 % ver.di-Rabatt abziehen!



Weitere Angebote unter:
www.ruefa-reisen.de

Kinder bis Ende 11 Jahre GRATIS!



Winterfun
in Karitsch/Osttirol

ab
199,-
für ver.di
Mitglieder

Inklusivleistungen:

- 7 x Übernachtung in der Hotel-Pension Sonnblick *** in Karitsch
- 7 x Frühstücksbuffet
- 6 x Lunchpaket zum Mitnehmen
- Nachmittags Après-Ski-jause
- 7 x 3-Gang Abendwahlmenü
- Ganztägig bis 22:00 Uhr Getränke wie Fassbier, offener Wein, alkoholfreie Getränke, Kaffee, Tee – keine Spirituosen/Bargetränke
- Alle Steuern und Abgaben
- Reisepreissicherungsschein

Kinderermäßigung:

Bei 2 Vollzahlern im Zimmer sind Kinder bis Ende 11 Jahre gratis und Kinder bis Ende 14 Jahre erhalten eine Ermäßigung von 50 %. Maximalbelegung: 2 Erwachsene + 2 Kinder.

Hotel-Pension Sonnblick ***

Lage: direkt im Ortszentrum von Karitsch. **Ausstattung:** Rezeption, Aufenthaltsraum mit Sat-TV, Speisesaal, Stüberl, Skiraum mit Skischuhrockner, Sonnenterrasse, Sauna und Solarium (gegen Gebühr). **Zimmer:** alle mit Dusche und WC, Telefon und Sat-TV.

Preise pro Person für 7 Nächte.

Termine	Anreisetag: Samstag		Nur für ver.di Mitglieder	
	2 Bett	3 Bett	2 Bett	3 Bett
19.01. - 26.01.08	€ 221,-	€ 232,-	€ 199,-	€ 209,-
05.01. - 19.01.08	€ 265,-	€ 276,-	€ 239,-	€ 249,-
16.02. - 23.02.08				
22.12. - 29.12.07	€ 321,-	€ 332,-	€ 289,-	€ 299,-
26.01. - 16.02.08				
29.12. - 05.01.08	€ 387,-	€ 410,-	€ 349,-	€ 369,-

Buchungszentrale 01805-0051 71

(Euro 0,14 pro Minute aus dem Festnetz der dt. Telekom, Täglich 8 - 20 Uhr.) Es gelten die allgemeinen Geschäftsbedingungen des Veranstalters RUEFA REISEN Direktbuchung GmbH. Änderungen, Druckfehler und Verfügbarkeiten vorbehalten.

Lösungen dringend gesucht

Der qualitative Fahrermangel im Transportgewerbe verschärft sich. Vor allem eine zunehmende Überalterung und eine lange vernachlässigte Berufsausbildung fordern ihren Tribut.

Erfolgsfaktoren gegen den Fahrermangel versprochen die Organisatoren einer Konferenz in Düsseldorf – die Zeitschrift Verkehrs-Rundschau und der Bundesverband Wirtschaft, Verkehr und Logistik e. V. (BWVL) – den rund 80 Teilnehmerinnen und Teilnehmern überwiegend aus dem Bereich des Werkverkehrs, also den eigenen Flotten des Handels und der produzierenden Unternehmen. Neben Fachreferenten diskutierten BWVL-Präsident Herbert Götz, Vertreter des Deutschen Speditions- und Logistikverbandes (DLSV) und Werner Schäffer, Bundesfachgruppenleiter Logistik, Spedition und KEP von ver.di, Ursachen und mögliche Maßnahmen zur Abhilfe.

Qualitativer Fahrermangel

Laut dem Bereichsleiter Personalwesen der Dachser GmbH & Co. KG, Thomas Schulz, wird das Durchschnittsalter der Lkw-Fahrer in Deutschland im Jahr 2015 bei 55 Jahren liegen. „Die ausreichende Versorgung mit Fahrern ist dann nicht mehr gewährleistet“, mahnte er. Die drohende Konsequenz lasse sich leicht ausmalen. Die deutsche Transportbranche steuere sehenden Auges in die Personalkrise. Eine Lösung habe er gleich mitgebracht: Die Zusammenarbeit mit einer Zeitarbeitsfirma. Diese hatte ganz dezent im Rückraum des Konferenzsaales ihren Stand aufgebaut. Doch auch dort hieß es lapidar: Wir haben nicht genug Fahrer.

Eine schnelle Lösung, so das ernüchternde Fazit, ist nicht in Sicht. Im Gegenteil: Das Gewerbe sitzt in der demografischen Falle und der qualitative Fahrermangel verschärft sich rapide. Laut Prof. Dr. Dirk Lohre, Logistikexperte der Hochschule Heilbronn, betrug der Anteil der 25 bis 35-jährigen Berufskraftfahrer im vergangenen Jahr nur

16,7 Prozent. Für den BWVL-Präsidenten Anlass zur Sorge: „In fünf Jahren fehlen rund 50 000 Fahrer. Langfristig gerät der Logistikstandort Deutschland in Gefahr.“ Im westlichen und östlichen Ausland sehe es auch nicht besser aus, das massenhafte Ausfliegen deutscher Flotten in den Osten sei Geschichte, so ein Spediteur.

Es gäbe immer noch zu viele schwarze Schafe im Transportgewerbe, beklagte Werner Schäffer die Situation. „Viele Betriebe, besonders im Osten, zahlen nach wie vor keine Tariflöhne.“ Eine vergleichsweise schlechte Bezahlung bei dem sich abzeichnenden Fachkräftemangel in der allgemein guten Wirtschaftskonjunktur ist deshalb für Dirk Lohre ebenfalls ein entscheidender Grund, dass zusätzliche Fahrer ganz abspringen: „Der Fahrermangel wird sich noch weiter verschärfen, weil die Transportunternehmen mit anderen Branchen um Mitarbeiter konkurrieren.“

Als Gründe für den Mangel wurden – insbesondere von Seiten der Arbeitgeber – ein Rückgang der Führerscheinausbildung bei der Bundeswehr, ein schlechtes Image in den Medien und eine mangelnde Qualifikation der Bewerberinnen und Bewerber angegeben. Laut Bundesagentur für Arbeit standen den rund 58 000 im September 2007 arbeitslos gemeldeten Fahrerinnen und Fahrern etwa 14 000 offene Stellen gegenüber – die meisten Interessenten würden allerdings nicht den gestiegenen Ansprüchen der modernen Logistik entsprechen.

Das deutsche Transportgewerbe ist klein und mittelständisch: Nach einer Statistik des Bundesamtes für Güterverkehr bilden 16 519 Unternehmer mit vier bis zehn Lkw und damit einem Anteil von 30 Prozent die größte Gruppe vor den 16 111 Selbstfahrern mit 29 Prozent. Die 14 828 Firmen mit zwei bis drei Lkw haben einen Anteil von 27 Prozent und die 7519 Unternehmen mit elf bis 50 Fahrzeugen stellen 13 Prozent. Nur 822 Betriebe, das sind ein Prozent, verfügen über mehr als 50 Lkw.



Foto: Jan Berggrath

„Die Arbeitgeber können vieles dazu beitragen, dass sich das Image dieses Berufes verbessert.“

Gute Arbeitsbedingungen sind ein Schlüssel

„Die Branche hat sich diesen Zustand zum größten Teil durch ihre Arbeitsbedingungen und die über Jahre vernachlässigte Ausbildung selber zuzuschreiben“, machte Werner Schäffer deutlich und verwies auf die Studie im Auftrag des Deutschen Gewerkschaftsbundes, wonach Beschäftigte im Bereich Verkehr die Arbeitsbedingungen zu 44 Prozent als mittelmäßig und zu 50 Prozent als schlecht empfinden.

Ein erhöhter Fahrerbedarf ergibt sich im Werkverkehr vor allem aus zwei Gründen: Handel und Industrie stocken ihre eigenen Flotten auf, um wieder mehr Kontrolle über ihre Logistik zu haben. Allerdings verringern die EU-Arbeitszeitrichtlinie 202/15/EG und die EU-Verordnung über die Lenk- und Ruhezeiten VO EG 561/20 merklich die Einsatzzeiten des Fahrpersonals. Eine ganz klare Erkenntnis der Fachkonferenz: Es gibt Transportunternehmen, die Fahrer suchen und es gibt welche, die eine Warteliste von arbeitssuchenden Fahrern haben. So bietet die Badenhof Fleischwerke KG aus Verden eine gute Bezahlung mit zusätzlichen sozialen Leistungen und dank guter innerbe-

trieblicher Organisation beschränke sich die Arbeit der Fernfahrer im Rahmen der Gesetze im Wesentlichen auf das Fahren, sagte der Fuhrparkleiter. „Ein qualifizierter und motivierter Fahrer identifiziert sich mit seinem Unternehmen“, ermahnte er die Anwesenden. „Er handelt verantwortungsvoll und ist damit doppelt wertvoll.“ Selbstverständlich bilde die Firma regelmäßig junge Leute aus. Sein Appell: „Die Unternehmen sollten junge Menschen in der Ausbildung langsam an den Beruf heranführen und nicht als billige Arbeitskraft ausnutzen.“

Ein Lichtblick: Das Interesse junger Menschen an der dreijährigen Berufsausbildung wächst wieder, auch nachdem das Gewerbe plötzlich für bessere

Ausbildungsmöglichkeiten sorgte. Etwa durch engagierte Ausbildungsinitiativen, bei denen sich kleinere Betriebe, die selbst nicht ausbilden können, zusammenschließen und durch die verstärkte Gründung von Berufsschulklassen. Allerdings fehlt es dafür an den entsprechenden Lehrern und Prüfern.

Qualifikation muss sich rechnen

Nun sorgt möglicherweise gerade das auf der EU-Richtlinie 2003/59 beruhende neue deutsche Berufskraftfahrer-Qualifikations-Gesetz (BKrFQG), nach dem sich Fahrerinnen und Fahrer regelmäßig durch Schulungen weiterbilden müssen, für eine deutliche Belebung

der klassischen dreijährigen Berufskraftfahrerausbildung. Denn die ab 2009 vorgeschriebene EU-Grundausbildung für Führerscheineulinge verteuert zwar den Einstieg in den Fahrerberuf, ist aber im Grunde nur eine qualitative Zugangsbeschränkung, während am Ende der dreijährigen Ausbildung der Facharbeiter auch eine entsprechende soziale Absicherung genießt. Die Zeiten waren noch nie besser, die Leistung des ausgebildeten Berufskraftfahrers auch finanziell zu honorieren: „Bei den Tarifverhandlungen werden wir deshalb darauf hinarbeiten, dass sich die bessere Qualifikation eines Berufskraftfahrers auch bei der Bezahlung deutlicher bemerkbar macht“, so Werner Schäffer.

Jan Bergrath

Jungbrunnen sucht Anschluss

Zeit, dass sich was dreht, meinen die Jugendvertreter der Deutschen Post

Alle waren zunächst völlig überrascht: Es gab kein Podium, alle saßen im Publikum. Das Bühnenbild in Kreisform, ohne Ecken und Kanten, sorgte dafür, dass alle „mittendrin“ waren, „statt nur dabei“. Bei der 7. Bundes-JAV-Konferenz der Deutschen Post AG Mitte Oktober in Magdeburg ging es um ein einziges Thema: Den demografischen Wandel. „Jungbrunnen sucht Anschluss“, war das Motto.

Die Gesamt-Jugend- und Auszubildendenvertretung (GJAV) hatte für das traditionelle Treffen von über 100 Jugend- und Auszubildendenvertretern 2007 ein völlig neues Konzept: Keinen trockenen Geschäftsbericht, dafür ein Bühnenstück aus ihrem Alltag. Keine langen Reden, dafür kurze Statements, rollierende Workshops und wechselnde

moderierte Gesprächsrunden. Ein ernstes Thema wurde auf lockere Art behandelt, und das kam sehr gut an. Neben Fragen zur Perspektive der Ausbildung und von Übernahmen ging es auch um Bewertungssysteme und Ausbildungsberufe im Konzern allgemein. „Warum Gewerkschaft?“ stand ebenso zur Debatte. Klar wurde: Wir müssen jetzt handeln, um als Jugendliche nicht vergessen zu werden, wir wollen die Zukunft sein, wir suchen Anschluss, wir haben Erwartungen. Die Deutsche Post AG überaltert in relativ kurzer Zeit. Fotos einer „Zeitreise“ in den Konzern im Jahr 2021 zeigten das Problem: Überall an den Arbeitsplätzen sitzen Senioren, in der Kantine gibt's Herztropfen als Dessert und der Nachwuchs – „geklonte“ Säuglinge unter Kopfhörern – wird

auf effektivste Weise „herangezüchtet“. Die heutigen Auszubildenden und ihre Probleme wie Qualität der Ausbildung, Praktika, Übernahmen kommen zu kurz: Wenn jetzt nichts investiert wird, kann später nichts ankommen, lautete die Botschaft.

Auf dieser Grundlage haben die Jugendvertreter dieses Thema auch mit Arbeitsdirektor Walter Scheurle diskutiert. Volle Unterstützung hatten die Jugendlichen dabei von Andrea Kocsis, der Bundesfachbereichsleiterin Postdienste, Speditionen und Logistik bei ver.di, und weiteren Gewerkschafts- und Konzernbetriebsratsvertretern. Es ging mitunter heiß her und durch viele Beiträge haben die JAV-Mitglieder deutlich gemacht: Jugend will Perspektive, eine faire Chance für ein eigenständiges Leben. Wir kämpfen weiter dafür, dass der Realität Rechnung getragen wird, dass erkannt wird, dass Ausbildung kein reiner Kostenfaktor ist, sondern eine wichtige Investition in die Zukunft des Unternehmens.

„Es wird Zeit, dass sich was dreht“, stand auf einem der Transparente im Bühnenkreis. Die Aufforderung wurde ernst genommen, auch in Diskussionsrunden, denen sich Teilnehmer und Gäste zu stellen hatten. Die GJAV verspricht: Wir werden weiter am Ball bleiben und unsere Interessen vertreten.

Melanie Feiner, Nicole Klare



Foto: ver.di

Die heutigen Auszubildenden und ihre Probleme kommen zu kurz. Das muss sich ändern und dafür steht die Gesamt-Jugend- und Auszubildendenvertretung der Deutschen Post AG.

ARM TROTZ ARBEIT

Mein -Zusteller soll von seinem Lohn leben können!

Beschäftigte der neuen Briefdienste brauchen den verbindlichen Mindestlohn von 8,00 bis 9,80 Euro.

Damit sie von ihrem Lohn leben können!

Damit sich deren Arbeitgeber nicht mehr auf Kosten der Allgemeinheit den Lohn aus den Sozialkassen subventionieren lassen!

Jetzt blockieren CDU und CSU das für den Mindestlohn notwendige Gesetzgebungsverfahren. Damit torpedieren sie den Kampf gegen Hungerlöhne.

Zu dieser Politik der sozialen Kälte sagen wir Nein!

